أنشطة تطوان البحرية والتجارية خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر

جون لوي مييج

جامعة بروفانس

ترجمة : مصطفى غُطّيس

كلية الآداب ـــ تطوان

سأحاول رسم صورة لتلك الأنشطة التجارية والبحرية لمدينة أثارت دهشتي دائما بطابعها المتميز في تاريخ المغرب. وهي بتاريخها الخصب هذا والمتباين مدينة، بعض الشيء حقاً، لطبيعة أنشطتها والروابط التي جمعتها بحوض البحر المتوسط حيث تعتبر تطوان منفذ المغرب الوحيد[1].

كانت تطوان وسيطاً، ليس بين المغرب وأوربا فحسب، ولكن أيضاً بين المغرب والشرق الأوسط، ولعبت دوراً في العلاقات بين إفريقيا جنوب الصحراء والعالم المتوسطي في إحدى فترات تاريخها.

وبما أن الأمر يتعلق بالاقتصاد والملاحة، فسأعتمد على أرقام وإحصائيات تجسدها منحنيات ورسوم بيانية. وأودّ أن نفكر دائماً، فيما وراء هذه الأعداد،

(1) تهتم الملاحظات اللاحقة بالنقاش الهام الذي دار حول مجال المغرب المتوسطي. إني لا أجادل في أن هذا المجال لم يحتل في التاريخ المكان الذي يبدو أن الجغرافية هيأته لاحتلاله، لكني أفند الفرضية المتميزة التي تجعل من المجال المتوسطي هامشاً، تحمجال محيطّي، حدوداً منسية. انظر :

MAS (P.), **Marges marocaines... Le cas du Rif**, La Haye, 1978, repris par ZAIM (F.), **Le Maroc et son espace méditerranéen, Histoire économique et sociale**, Rabat, 1990, et par le GERM, **Le Maroc méditerranéen**, L. Fenec, El Jadida, 1992.

في الناس والنشاط الاجتماعي، وأن نتذكر أن التاجر والبضاعة ينقلون أفكاراً وسلوكاً وعقليات.

هذه الاهتمامات حاضرة في ذهني، لكن قصدي بطبيعة الحال، هو أن أحدثكم خاصة عن الوقائع والبضائع والبحريات والسفن وأوساقها.

وأودّ في عجالة أن أبين منهج بحثي. فمنذ عشرين سنة، وربما أكثر من ذلك بقليل، منذ أطروحة بييرشوني (P. Chaunu) القيّمة، وخاصة «إشبيلية والأطلسي» (Séville et l'Atlantique)[2]، وأيضاً منذ ظهور الوسائل التقنية والمعلوماتية، أصبح للتاريخ بعد جديد. وآستهدف التاريخ الكَمّي المجموعاتي[3] إعادة وضع مجموعات إحصائية تهم الماضي، كتلك التي نستعملها في عصرنا، ومكننا هذا التاريخ بجمعه كل المعلومات المرقّمة بطريقة دقيقة وشاملة من الشعور بالانطباعات الظرفية علاوة على التطورات الكبرى والقدرة على تقدير مداها تقديراً دقيقاً.

ولقد أثرت هذه الثورة في المناهج التاريخية بصفة خاصة في المؤرخين المهتمين بميدان التاريخ البحري نظرا لقابليته للخضوع لتحاليل هذه المناهج أكثر من غيره دون شك. وبدأت هذه التحاليل بدراسة الموانىء خلال فترات تاريخية قصيرة[4]، كما حسّنت مناهجها ووسّعت نطاق بحثها. وابتداء من الثمانينات (1980)، لم يعد الأمر يتعلق بدراسة الحركات البحرية من ميناء لآخر فقط، إذ بفضل مشروع دولي، وانطلاقاً من قوائم معلوماتية، شُرع في تكوين مجموعة جُذاذات دولية للسفن وحركاتها. وتكونت عبر العالم فرق بحث، وسرَّني أن أكون في الفرقة الفرنسية الأولية التي كان يشرف عليها أحد كبار أساتذتنا في التاريخ الوسيط

(2) P. et H. CHAUNU, **Séville et l'Atlantique (1504 – 1650), Paris, S.E.V.P.E.N., 1955 – 1959. 8 t. en 11 vol.**

(3) انظر تعريف هذا المصطلح (histoire sérielle) في :

P. CHAUNU, **Séville et l'Atlantique** (1504 – 1650), t. VIII, 2 bis, Paris, 1959, p. 1957 ; **Ibid**, L'histoire sérielle. Bialn et perspectives, **Revue historique** n° 494, avril – juin 1970, p. 297 – 320 ; **Ibid, Histoire quantitative, histoire sérielle,** Paris, 1978, p. 11 – 12 [المترجم]

(4) أنجزت الأعمال الرائدة في فرنسا من طرف فريق من الباحثين الشباب تحت إشراف الأستاذ Delumeau، انظر خاصة :

DELUMEAU éd. al., **Le mouvement du port de Saint-Malo,** 1681 – 1720, Paris, 1966.

والتاريخ البحري، الأستاذ جون مولاّ (Jean Mollat)[5]. ولازلتُ أشرف على فرقة البحث الفرنسية التي تهتم بالبحر المتوسط[6].

واستهدفت هذه الفرق جمع المعلومات الخاصة بحركات كل السفن الداخلة والخارجة من الموانىء الأوربية وتنظيمها في قوائم خضعت لعلاج المعلومات بطريقة موحدة. وهو مشروع هائل استقطب منذ عشرين سنة جهود مئات الباحثين ومكّن من جمع ملايين المعطيات[7]. وانطلاقا من هذه المعطيات أساساً، سأحاول أن أبين لكم تطور أنشطة تطوان.

تُستقى المعطيات الفعلية من كل المصادر المتوفرة، وأعتقد أن المساهمة الأوربية في هذا الميدان هي أهم مساهمة في كتابة التاريخ المغربي. فالمصادر المغربية فقيرة بخصوص هذا الموضوع، وذلك راجع لعدة أسباب. وتحتفظ المكتبة الحسنية بالرباط ببعض سجلات الأمناء : مستفادات دخول البضائع والسفن ؛ لكن في الادارة المغربية، جرت العادة بأن يحمل الموظفون معهم، بعد انقضاء مدة خدمتهم، سجلات الأنشطة مختومة بخاتم السلطان الذي يبرىء ذمتهم ويشهد بحسن إدارتهم. والعديد من هذه السجلات ضاع أو لازالت تحتفظ به بعض العائلات. وافتقر المغرب آنذاك إلى إدارة تتميز بفاعليتها واهتمامها الشديد بالاحصائيات، كتلك التي سادت في الدول الأوربية التي عرفت المركزية منذ بداية تاريخها الحديث. وفيما يخص تطوان، لايوجد في المكتبة الحسنية بالرباط إلا إثنا عشر سجلاً للأمناء بالنسبة

---

(5) أسس الأستاذ MOLLAT DU JOURDAIN مخبر التاريخ البحري التابع لجامعة السوربون والمركز الوطني للبحث العلمي (.C.N.R.S)، وأشرف على تسييره لمدة طويلة، ولازال يشرف على تتميم «المعجم البحري الجديد» لصاحبه Auguste JAL. ولقد ودع هذا المعجم ــ الذي نُشِر في كراريس ــ عمداً الكلمات الخاصة بالبحر في العربية الفصحى والعامية. وستُنشر هذه المصطلحات في جزء خاص يعمل على انجازه منذ عدة سنوات فريق من المختصين يشمل علماء باللسانيات ومؤرخين. انظر مقدمة الكراس A، ص XXXVI، باريز 1970.

(6) باتصال مع الفرق الإسبانية (برشلونة) والإيطالية (نابولي وجنوة) والإغريقية (أثينا)، والتي يُنسق بينها الأستاذ PANYATOPOULOS.

(7) حول مجموع هذه التقنيات في ميدان التاريخ وإمكانية تطبيقها في البحث في التاريخ البحري للمغرب، انظر :

J.-L. MIEGE, in Actes du colloque **le Maroc et l'Atlantique**, Marrakech, 15 – 17 janvier, Rabat 1993.

لكل القرن التاسع عشر، الشيء الذي يعني أنه بالنسبة لأكثر من مائة سنة، هناك أقل من إثنتي عشرة سنة يمكن الاستفادة من إحصائياتها. وتجدر الاشارة إلى أن الأمر يتعلق بوثائق صعبة القراءة قد تتطلب تكوين مختصين في التاريخ الكمي، بكل ما يعنيه من صعوبات تخص استغلاله وكذا استغلال المعلومات الخاصة بالمكاييل والموازين والنقود، ومختصين في التاريخ البحري يشترط فيهم بالطبع الاحاطة بالمصطلحات التقنية الأساسية والمعطيات الخاصة بهذا الميدان.

فيجب الرجوع إذن أساساً إلى المصادر الأوربية حيث نجد من حسن حظنا إحصائيات متناهية في الدقة وقديمة جدا في الغالب. وتنقسم هذه الاحصائيات إلى نوعين. هناك أولاً الإحصائيات الضريبية ؛ فكلما غادرت سفينة ما مرفأ أوربياً أو رست فيه بصفة خاصة، فإنها تؤدي رسماً، ويسجل بالمناسبة دخول السفينة وشِحناتها. وترجع هذه الاحصائيات في فرنسا إلى منتصف القرن XVII، وبالضبط إلى سنة 1683 حيث نظم قانون كولبير (Colbert) هذه الرسوم (ورسم القنصليات المحلية). وبمعجزة ظلت هذه الاحصائيات محفوظة في مرسيليا، بينما في مرافىء أخرى كبوردو مثلا، فإنها ضاعت تماماً نتيجة القصف الذي تعرضت له هذه المواضع خلال الحرب العالمية الثانية.

ولقد قمت بجرد شامل لاحصائيات السفن التي دخلت إلى مرسيليا من سنة 1685 إلى سنة 1865[8]. وهي عملية تتطلب صبراً طويلاً نظراً لأن مرسيليا استقبلت حوالي 3000 سفينة سنوياً. ففي هذا العدد يجب البحث عن العشرين أو الثلاثين سفينة القادمة من المغرب، والتعرف في هذه المجموعة الأخيرة على الخمس أو الست أو العشر سفن القادمة من تطوان. إلا أن هذه العملية تمكننا من تكوين مجموعة من الجذاذات بأسماء السفن. وهكذا فإننا نعرف حالياً بدقة شبه تامة أن مرسيليا آستقبلت فيما بين سنتي 1692 و 1793 تسع عشرة وألف

(8) المجموعتان الاحصائيتان الأكثر أهمية والمحفوظتان في محفوظات الغرفة التجارية [بمرسيليا] هما : مجموعة I، المغادرة من 1780 إلى 1791 — ويتخلل هذه الاحصائيات فراغ بالنسبة للفترة الممتدة مابين 1684 و 1702 — ومجموعة L، إحصاءات الحجر الصحي من فاتح نوفمبر 1693 إلى 17 دجنبر 1792. وتمدنا المجموعات الأخرى بمعلومات تكميلية، وخاصة المجموعة J، مراسلة القناصلة.

سفينة (1019) قادمة من المغرب، اثنتان وتسعون (92) من بينها جاءت من تطوان[9].

المصدر الثاني، بعد الاحصائيات الضريبية، يتعلق بالتسجيل البحري. وهي عملية تدخل في إطار تنظيم كولبير (Colbert) الذي أجبر كل البحارة على تسجيل أنفسهم في مقارّ القيادة البحرية لاحتمال استدعائهم للخدمة في سفن الملك. كما كان على الربابنة أن يضعوا تقارير أسفارهم ودور طواقمهم في مقر قيادة الميناء. وتتخلل معطيات التسجيل البحري ثغر أكثر من تلك التي نجدها في المصدر الأول، وهي أيضاً أقل انتظاماً من المعطيات الضريبية إلا أنها أكثر أهمية في بعض الميادين نظراً لأن الربابنة كانوا يحررون تقاريرَ مفصلة عن أسفارهم منذ مغادرتهم الميناء، وفيها وصفهم للأخطار التي واجهتهم في عرض البحر والمدة التي استغرقها السفر مع وصف للسفينة، الشيء الذي يمكننا من التعرف على حمولة السفن وأنواعها.

ويختص المصدر الثالث بمكاتب الصحة. فقد كانت أوربا ابتداء من القرن XVII بصفة خاصة، تخاف أشد مايكون الخوف من الأوبئة التي كانت بؤرها توجد أساساً في الشرق الأوسط والهند. ولقد أثر الطاعون والهَيْضة في حياة الغرب الأوربي تأثيراً عميقاً، وأذكر في هذا الباب الخراب الذي لحق بمرسيليا من جراء طاعون 1721. وتشكلت في كل الموانىء الأوربية مصالح صحية تشتمل على محاجر كانت السفن القادمة من الخارج تخضع فيها للحجر الصحي للتأكد من إصابتها بالوباء أو سلامتها منه.

وكان ربابنة السفن يحملون عادة براءة من البراءات الثلاث التي يسلمها القناصل أو سلطات البلد الذي قدموا منه. وهكذا كانت «البراءة الصريحة» تعني انعدام الأمراض في البلد المعني، بينما كانت «البراءة المشتبه فيها» تعني الشك في

(9) نشرت النتائج الأولية لهذا الاستقصاء بالنسبة لطنجة في :

Actes du colloque Tanger 1800 – 1956, (octobre 1990), Tanger 1991, J.-L. MIEGE, **L'activité de Tanger pendant la première moitié du XIX^e^ siècle,** p. 55 – 57 ;

وبالنسبة لمجموع المغرب في مجلة :

MAROC – EUROPE, n° 2, 1992, Le Maroc et la mer, J.-L. MIEGE, **Les relations maritimes entre Marseille et le Maroc** (1682 – 1863), p. 25 – 71.

سلامة أحوال البلد الصحية، أما «البراءة الأولية» فهي تثبت انتشار الوباء. وكانت السفن تقضي في المحاجر الصحية آماداً يناسب طولها محتوى البراءات الثلاث. وكان أطول حجر صحي يدوم أربعين يوماً تبقى السفينة خلالها في البندر دون نزول البحارة ؛ وبالطبع، كانت كل سفينة من هذه السفن مسجلة في سجل خاص. فهذا المصدر يعطينا إذن لائحة كاملة بأسماء السفن التي روقبت من طرف مصلحة ثالثة، ليست بالضريبية ولا البحرية، وإنما هي مصلحة الصحة[10]. وتكتسي هذه العملية أهمية قصوى بالنسبة لبعض الموانىء حيث لا زالت سجلات الصحة محفوظة، وأجود هذه السجلات يوجد في ليفورن (Livourne)، وهي تعني مباشرة العلاقات مع تطوان التي اكتست أهمية لايستهان بها في بعض فترات التاريخ. وتنتظم سجلات الصحة في ليفورن في سلسلة متتابعة منذ بداية القرن XVIII[11]، وهي تمدنا بمعلومات مفصلة في غاية الأهمية. ولقد مكنتني محفوظات ليفورن من التعرف على ما ينيف على مائة سفينة قادمة من المغرب، أحصيت من بينها ما لا يقل عن ستين سفينة قدمت من تطوان، وهو عدد يفوق بقليل عدد السفن التي توجهت من تطوان إلى مرسيليا بالنسبة لنفس الفترة.

المصدر الرابع المستغل في التاريخ المجموعاتي الكمي يتعلق بالصحافة البحرية. لقد أسست كل الموانىء الكبرى في بداية العصر الحديث صحافة مختصة كانت تخبر التجار والمجهزين وعموم الناس بوصول السفن يوماً بعد يوم. ومعلومات هذا المصدر أكثر إيجازاً من سابقاتها، إذ لا تشير الا لحمولة السفينة والمحمول إليه، غير أنها بالرغم من إيجازها هذا فهي تساهم في سد بعض الثغرات. وتعتبر هذه المعلومات في غاية الأهمية ولا يمكن تعويضها خاصة بالنسبة لجبل طارق وبوردو أيضاً. وتجدر الاشارة إلى أن أهمية محفوظات جبل طارق تكاد لاتذكر في الميدان

(10) بالنسبة لمرسيليا، تنتظم سجلات الصحة في سلسلة متتابعة منذ 1709، وهي محفوظة في محفوظات محافظة les Bouches du Rhône تحت رقم : 200 E santé.

(11) توجد سجلات الصحة محفوظة في :

l'Archivo di Stato à Livorne, Magistrati di Sanita, Protocollo Degli arrivi di Bastiementi.

وتصريحات هذه السِّجلات أغنى بمعلوماتها من تلك المحفوظة في مرسيليا، وهي تمدنا غالبا بتفاصيل عن مخاطر البحر.

البحري، وهو شيء يدعو إلى الاستغراب إذا ما أخذنا بعين الاعتبار الدور الذي لعبه هذا الميناء. وميناء جبل طارق ميناء حر طوال تاريخه، والسفن التي ترسو فيه لا تخضع لرسم المرفأ وبالتالي لا يتم تسجيلها. ومن حسن حظ المؤرخين أن جبل طارق، باعتباره مركزاً للعمليات البنكية والتجارية، كان من بين المدن الأولى التي أسست صحيفة تجارية : Gibraltar Chronicle and Commercial Intelligence ولقد أسست هذه الصحيفة المرموقة في أواخر القرن XVIII، وهي صحيفة لا مثيل لها في أوربا. وتفتقر المكتبات الكبرى إلى المجموعة الكاملة لهذه الصحيفة، وهي توجد في مقر الجريدة الذي لازال موجوداً. ففي صحيفة Gibraltar Chronicle توجد كل الأخبار المتعلقة بدخول السفن إلى ميناء جبل طارق وخروجها في اتجاه المغرب[12].

ولنصف أخيراً — وهي ليست أقل الوثائق أهمية — مجموعة التقارير القنصلية التي بعثها بانتظام مختلف القناصل الأوربيين المقيمين في الموانىء. وتمدنا هذه التقارير أحياناً بمعلومات مرقمة حول الحركة التجارية، وتعطينا خاصة، فيما وراء هذه المبادلات، معلومات عن الأوضاع السياسية في البلاد التي يقيمون فيها. وتعتبر مراسلة القناصل الانجليز والفرنسيين أغنى هذه المرسلات[13].

فلدينا إذن مجموعة وثائق هائلة، لكنها تتطلب وقتاً طويلاً لجمعها وتحليلها. وحديثنا هذا عن المصادر يقودنا إلى إبداء بعض الملاحظات. فبالرغم من دقة هذه المعطيات في الظاهر، فإنها لاتخلو من أخطاء ومن إغفال بصفة خاصة. فهي دقيقة فقط بالنسبة للسفن التي تربط مباشرة بين ميناءين، أماتلك التي تتبع طرقاً ملتوية، فهي لا تذكر إلا بعضها. وهكذا نجد سفناً مرسيلية حملت بضائع من المغرب ثم رجعت عبر لشبونة أو قادس أو ليفورن، قد اعتبرتها الاحصائيات وكأنها قادمة من البرتغال أو إسبانيا أو إيطاليا.

وبعض الثغرات يصعب سدها إن لم يكن مستحيلا. مثل ذلك برشلونة حيث

(12) من بين الصحف التجارية الرئيسية التي تم تجريدها، نجد في برشلونة : El Diario de Barcelona، ابتداء من 1792، وفي مرسيليا : La feuille de commerce ثم le Sémaphore انطلاقا من 1828.

(13) انظر في الملحق رقم 12 لائحة الموظفين الفرنسيين، ص 46.

ترجع أولى الوثائق المثبتة إلى سنة 1790، أماتلك التي ترجع إلى ما قبل هذا التاريخ فقد ضاعت، وقادس التي تتخلل مجموعات وثائقها المتسلسلة ثغرات، وبوردو التي حُطمت محفوظاتها. وبالنسبة لانجلترا تكمن الصعوبة في تشتُّت المعطيات الخاصة بالسفن المتجهة إلى المغرب والقادمة منه بين تسعة عشر ميناء.

وانطلاقاً من مجموعة هذه المعطيات الكمية التي تم جمعها من كل هذه المصادر ودمجها في مجموعات إحصائية أنجزت من جديد، سأسعى أساساً إلى وضع تخطيط يهدف تحقيب النشاط البحري وبالتالي التجاري لتطوان خلال ماينهاز القرنين، من سنوات 1680 إلى سنوات 1860.

والتحقيب أساسي في عمل المؤرخ الذي يهدف إلى إعطاء تأويل منطقي لماض تبدو أزمنته متساوية في تعاقبها، وإبراز أهم فترات هذا الماضي، فترات التحول أو الاستمرار أو التأزم.

وإذا كانت أهمية التحركات تستقطب آهتمامنا في الدرجة الأولى، فإن للحيز الجغرافي الذي تقع فيه هذه التحركات أهمية قصوى أيضاً، فاهتمامنا يشمل إذن أهمية مبادلات الميناء وكذا مدى عمله. ويحدد هذا المجال علاقات الميناء الخارجية من جهة، وتصريفه للبضائع داخل البلاد من جهة ثانية ؛ فالميناء عبارة عن نقطة اتصال بين مروحتين مفتوحتين، إحداهما في اتجاه الخارج، والأخرى في اتجاه الداخل.

وتجدر الإشارة إلى أنه في نهاية القرن XVII وبداية القرن XVIII، لم يكن للمغرب إلا أربعة موانىء تصله بالخارج، بينما بلغ عدد هذه الموانىء خلال العصر الوسيط مابين عشرة وإثني عشر ميناء، بعضها لم يبق له أدنى أثر، وفي منتصف القرن XIX، كان عدد الموانىء المغربية النشيطة ثمانية. وهذا حدث في غاية الأهمية بالنسبة لهذه الفترة التاريخية (القرنين XVII و XVIII) لم يحظ بعد بالعناية اللازمة من قبل الدارسين. إن هذه الندرة وبالتالي هذا التمركز جعل من الموانىء الأربعة (سانت كروا Sainte-Croix أو أغادير وآسفي والرباط ــ سلا وتطوان) موانىء جهوية ووطنية ودولية معاً[14].

(14) ساد الاعتقاد عامة بأن ميناء أغادير تم إقفاله سنة 1765 لصالح ميناء الصويرة الجديد. إلا =

وتبدو هذه الوظائف الثلاث متشابكة فيما بينها عند تحليلنا لطبيعة الحمولات بالنسبة لكل ميناء من الموانىء الأربعة. فهي تصدر المنتجات التي تميز مجالها الجهوي، وأيضا المنتجات التي وصلتها من بعيد، من داخل البلاد ومن الجنوب، وتزود بالمنتجات المستوردة نواحيها والعواصم والجنوب.

ولنترك جانباً حالتي سانت كروا (أغادير) والرباط ـــ سلا[15]، لنهتم بوضع تطوان الخاص. لن أركز على خصوصيات مرساها وعلى محاسنه ومساوئه ولو أنها آكتست أهمية متزايدة ؛ سأهتم فقط وفي عجالة بوظائفها.

شمل مجال عمل ميناء تطوان، كميناء جهوي، كل الريف. وكان عدد كبير من المراكب الصغرى يربط المدينة بأجوان الساحل المتوسطي[16]، وتراوحت سعة هذه المراكب ما بين ثمان وعشر طنة، وهي غير مسطَّحة في الغالب وتحركها المجاذيف مع شراع يستعان به عند الحاجة. وكان الميناء يزود معامل المدينة بالمواد الأولية وخاصة بالحرير الخام والحديد، ويصدر مصنوعاتها (الأقمشة والبلاغي)[17].

وتتجلى وظائفها الوطنية في الدور الذي لعبته كميناء رئيسي بالنسبة لعاصمتي الشمال، فاس ومكناس، بحيث كان ميناء تطوان في الغالب نقطة انطلاق لـ «طريق السفارات» قبل أن تتحول هذه الطريق إلى طنجة خلال القرن XIX[18].

= أنه في الواقع دخلت آخر سفينة قادمة من أغادير إلى ميناء مرسيليا في نوفمبر 1771. أما طنجة التي استُرجعت سنة 1684، فلم تلعب دوراً ما إلا في القرن XVIII.

(15) سلا القديمة أو سلا الحالية وسلا الجديدة أو الرباط التي شكلت أهم ميناء في البلد بالنظر إلى موضعها المركزي ومحاسن مرساها آنذاك، والنشاط الذي خلقته القرصنة فيها.

(16) وسيظل هذا النشاط على حاله حتى أوائل القرن XX. ولقد وصفه القنصل الاسباني T. de Cuevas وصفاً ضافياً، مقدراً عدد السفن المستعملة بثمانين مركباً، ثلاثة وخمسين منها من غمارة.

(17) عن هذا النشاط الصنائعي، انظر تحت، ص

(18) سفارة الكونت de Saint Amand سنة 1682 : **Sources Inédites** ؛ وسفارة Pidon de Saint Olon سنة 1693 : CCM J 1544 Tétouan 3 III 1693 وسفارة John Russul سنة 1727. وهي أيضا طريق الآباء الفادون الاسبان المفضلة، كما سبق أن أشار إلى ذلك الأب Dan

وهو أخيراً كان ميناءً دولياً ومنفذاً للطرق العابرة للصحراء والتي تمر عبر مراكش أو شرقها، عبر تافيلالت و «طريق السلطان» التاريخي، لتلتقي في فاس وتتجه بعد ذلك حتى البحر المتوسط لتنتهي في تطوان[19].

وفي اتجاه الخارج، دائماً عن طريق البحر، نرى أن مجال نشاط ميناء تطوان أكثر آتساعاً. فهناك وثيقة ترجع إلى 1720، تعطينا لائحة الموانىء التي آعتادت تطوان على الاتصال بها[20]، وهي لائحة غير تامة إذ تشير المحفوظات إلى موانىء أخرى : لندن وأمستردام وطرابلس وسيو (Scio). وبالرغم من كون اللائحة المذكورة ناقصة، فإننا سنهتم بأسماء الموانىء الواردة فيها وسنجعلها تتدرج من حيث الأهمية كما سنرتبها جغرافياً. أهم هذه الموانىء هي الأقرب لتطوان، ليس نتيجة لهذا القرب في حد ذاته، ولكن في غالب الأحيان لأنهاموانىء إيداع تلعب في هذا النوع من التجارة دور محطة ترحيل معهودة تتوقف فيها البضائع قبل آستئناف طريقها نحو جهات أبعد. وتمحور نشاط ميناء تطوان الدولي بالنسبة للملاحة المباشرة ــ أي بين ميناءين مباشرة ــ حول ثلاثة موانىء بصفة أساسية.

وأهم هذه الموانىء هو ميناء قادس الذي يجب التأكيد على الدور الذي قام به في ملاحة المغرب عامة، وفي ملاحة تطوان في العقود الأخيرة من القرن XVII وبداية القرن XVIII بصفة خاصة. فهو بحق الميناء الذي تمت بواسطته التجارة مابين معظم أوربا وما رواء البحار.

وترجع أهمية قادس هذه إلى عدة أسباب، أولها أن ميناءها حر إلى حد ما بالرغم من آحتكار ملوك إسبانيا النظري للتجارة مع المستعمرات الأمريكية. فلقد كانت قادس إذن أهم مركز للمبادلات التجارية في جنوب أوربا، واحتضنت جالية هامة من التجار الكبار، وخاصة خلال سنوات 1715 ــ 1720. وكان ضمن مائة وخمسين تاجراً، مائة وأربعة وأربعون أجنبياً : ألمان وإنجليز، وبصفة خاصة

«... من هناك ينطلق للفداء رهبان طريقتنا في اسبانيا والبرتغال... لأن الجماعة أكثر عدداً وحرية المرور متوفرة أكثر...» :

Père DAN, Histoire de Barbarie et de ses Corsaires, Paris, 1649, p. 262.

(19) وهكذا نرى السفن تشحن في تطوان بكميات صغيرة من العاج والتبروريش النعام.

(20) CCM J 1535.

فرنسيون وإيطاليون. فلازالت إحدى كبريات حدائق قادس تُسمّى بحديقة جنوة، وهي تذكرنا والحال هذه بنشاطهم التجاري. وكانت كل هذه التجارة قائمة على عملة دولية واحدة ــ وهذا حدث في غاية الأهمية ــ وهي القرش الاسباني الذي يساوي الايكو (l'écu) والطالر (le thaler) وقطعة خمسة فرنكات. فالقرش الاسباني اذن هو العملة الدولية آنذاك، وقادس هي التي كانت تزود به الأسواق بطريقة مشروعة أو غير مشروعة. وفي المغرب ظلت تطوان أكبر مستورد لهذه العملة[21] التي لولاها لما تمت الحركة التجارية في آتجاه أوربا، وهي حركة عرفت فائضا هاماً لصالح المغرب الذي فاقت مبيعاته مشترياته بكثير[22]. وستظل تطوان خلال قرن ونصف المركز الأساسي للمقاصة في البلاد[23].

وكان للفرنسيين نصيب الأسد في هذه الحركة التجارية البحرية بين الميناءين (تطوان وقادس) حيث أقام تجارهم هنا وهناك. ولقد تأثر هؤلاء التجار تأثراً شديداً لما تعرضت هذه العلاقات للانقطاع، وانعكس تأثرهم هذا في الرسائل التي بعثوها والعرائض التي رفعوها[24]. وارتفعت حصة الفرنسيين في هذه التجارة أكثر بعد 1703، عندما منحهم فيليب الخامس حق آحتكار الاتجار مع بلاد البربر (la Barbarie)[25]. وهكذا كانت الأخبار التي تتلقاها فرنسا عن

---

(21) كانت الحركات التجارية للعملة دائمة، وشكلت في بعض الأحيان أكثر من نصف الواردات، وهو مايدل على إعادة توزيعها داخل البلاد. عن دور تطوان في الميدان النقدي، راجع :
D. EUSTACHE, **Corpus des monnaies alaouites**, Rabat, 1984, 3 vol.

(22) وسيستمر هذا الفائض في الميزان التجاري إلى منتصف القرن XIX بالرغم من بعض بوادر الضعف الظرفية المرتبطة بالمجاعات والأوبئة.

(23) سأرجع للحديث عن هذا الدور المالي الأساسي الذي لعبته تطوان.

(24) **Sources Inédites**, II, 1, St Germain, 19 – 5 – 1679 :
حول أنشطة Lasnier التجارية بين قادس وتطوان ؛ و1682 : متاجرة Pierre Meininnier ؛ يونيو 1688 وعريضة 8 ــ 5 ــ 1688 ؛ AEP Cadix CC Cadix, 21 – 6 – 1692، رسائل تجار قادس الفرنسيين التحذيرية حول التهديد بحظر الاتجار مع تطوان، الخ.

(25) ألغى هذا الامتياز قانون 1717 الذي طبق ابتداء من فاتح أبريل 1718.

(26) **Sources Inédites, II, 7, Cadix**, 22 – 10 – 1718, مذكرة حول آتجار تجار قادس الفرنسيين مع المغرب.

المغرب تصلها عن طريق تطوان ـــ قادس[26]. وبالرغم من التراجع الذي عرفه نشاط الفرنسيين في هذه التجارة بعد 1740، فإن دورهم فيها سيستمر إلى غاية الثورة الفرنسية[27].

وآحتل ميناء مرسيليا الدرجة الثانية ـــ بعد قادس ـــ في مبادلات تطوان التجارية. لماذا ؟ لسبب بسيط، وهو أن مرسيليا خُصَّت بآحتكار تجارة المشرق في أواخر 1692. ففيما عدا هذا الميناء، لم يكن بإمكان التجار إنزال أية بضاعة في ميناء فرنسي آخر، اللهم إلاّ إذا أدّوا عليها رسماً إضافيا، ولقد استمر هذا الاحتكار على حاله حتى الثورة الفرنسية. ولما كانت البضائع تُنزل في مكان آخر، فإن أصحابها كانوا يؤدون عليها ضريبة 20%. وكان للغرفة التجارية لمرسيليا موظفون مكلفون بتحصيل دخل هذه التجارة[28].

لقد آهتمت الحركة التجارية المرسيلية منذ بداية عهدها بالمغرب وخاصة بناحية تطوان التي كان آرتيادها يجنب صاحبه مخاطر عبور مضيق جبل طارق ولاسيما خلال فترات التوتر مع إسبانيا وانجلترا فيما بعد[29]. وكانت أبرز تجربة تجارية تلك التي قامت بها منذ 1664 شركة Albouzème التي أسسها تاجران مرسيليان : ميشيل وروبير فريجوس (Michel et Robert Fréjus) لتنمية الملاحة بين الريف الغربي ـــ حول الحسيمة ـــ (Albouzème أو El Mezamma أو

(27) نجد عدة أدلة على ذلك في محفوظات قنصلية فرنسا في قادس، AD Nantes.

(28) يبقى الكتابان الآتيان أساسيين بالنسبة لكل ما يتعلق بآلية هذه التجارة :

P. MASSON, Marseille depuis 1789, Paris, 1921 ;

وخاصة :

Histoire des établissements et du commerce français dans l'Afrique barbaresque (1560 – 1793), Paris, 1906.

وسنكملهما بالمساهمة القيمة لـ **CARRIERE** الذي تقوم أبحاثه على مستلزمات البحث الجديدة في التاريخ الكمي التي أشرنا إليها، وعلى عملية جرد هائلة للمصادر :

Négociants marseillais au XVIII siècle, Marseille, 1980, 2 vol.

(29) في هذه الحالة كان عبور المضيق بالنسبة للسفن القادمة من البحر المتوسط إما ممنوعاً من طرف السلطات البحرية الفرنسية أو خاضعاً لتنظيم القوافل البحرية التي تصاحبها البوارج، وهو إجراء يؤدي إلى تبطيء العمليات التجارية وبالتالي الربح.

(Alhucemas وتطوان. ومنحت هذه الشركة امتيازات هامة في اكتوبر 1665، إلا أن حياتها كانت قصيرة إذ بدأت تصفية حسابها ابتداء من 1670، وعُطّلت رسمياً سنة 1672 وإن كان نشاطها قد آستمر إلى 1690. ومع ذلك فإنها استطاعت أن تحوّل أنظار التجار المرسيليين صوب هذه الناحية، ومكنتهم من ربط علاقات مع تجار تطوان[30] الذين لعبوا دوراً هاماً في تنشيط هذه التجارة[31].

ولنتفق على أن مرسيليا هي المحرك التجاري والميناء الذي تنتهي فيه أسفار العودة في الغالب، إلا أنها لم تكن دائما، بل نادراً ماتم فيها تجهيز السفن الفرنسية التي تأتي غالباً من Agde ومن Frontignan أو من Martigues[32].

وفي هذه التجارة البعيدة المدى والمباشرة بين ميناءين، كان ميناء ليفورن ثالث هذه الموانىء التي ربطتها السفن بتطوان. وهو واحد من أكبر مخازن البحر المتوسط، كان نشاطه قائماً أساساً على إعادة التوزيع[33]. ولقد تميزت دوقية طوسكان (Toscane) الكبرى، وبالتالي الراية الطوسكانية بقانونها الجد متسامح. فهي قبلت الموريسكيين واليهود المطرودين من إسبانيا، وتجمعت بالمدينة جالية كبيرة من المارّان (marranes) اليهود كانوا على آتصال بكل الجاليات اليهودية المتناثرة عبر حوض البحر المتوسط، إذ كانت الروابط العائلية تجمع بينهم. وهكذا كنت ترى يهوديا ليفورنيا مقيماً في ليفورن، وابن عمه في مرسيليا، وأحد أقاربه في تطوان وآخر في الجزائر العاصمة. وكانوا يتاجرون فيما بينهم معتمدين نظام المقاصة.

---

(30) ولقد عينت في تطوان وكيلاً دائماً في شخص التاجر Brun. عن الشركة راجع أساسا محفوظات الغرفة التجارية في مرسيليا التي استغلها MASSON على نطاق واسع، و **Sources Inédites, II, 1**. وقام Roland FREJUS سنة 1666 بسفر من Albouzème إلى تازة، وترك لنا وصفاً هاماً لهذا السفر : **Sources Inédites, II, 1, p. 118 sq**.

(31) انظر جدول الملحق رقم 6.

(32) محفوظات الغرفة التجارية لمرسيليا :

CCM J 1 37 Versailles, 17 – 5 – 1782

(33) عن ليفورن راجع أساساً :

P. INNOCENTI, **Il Porto di Livorno**, Milan, 1968 ;

وعن جاليتها اليهودية :

G. BEDARIDA, **Ebrei di Livorno**, Florence, 1956 ;

تُكَمِّلُه مقالات PHILIPPINI العديدة.

ولقد آرتاد اليهود الليفورنيون تطوان كثيراً، وخاصة في نهاية القرن XVIII بآعتبارهم مجهزين للسفن وتجاراً[34]. وتصف لنا وثيقة قنصلية ترجع إلى سنة 1695 أنشطتهم وتندد بمنافستهم للملاحة الفرنسية[35].

إلا أن المغرب ــ وتطوان ــ كان ثانوياً في آهتمامات ليفورن، إذ لا نسبة بين علاقاتها التجارية مع الجزائر أو تونس، وبين علاقاتها مع المغرب. فمن بين المائة سفينة التي كانت تصل كل سنة إلى الميناء الطوسكاني قادمة من البلاد المغاربية، لانجد الا خمس أو سبع سفن أبحرت من الموانىء المغربية، وثلاث أو أربع منها كانت تنطلق من تطوان.

وإلى هذه الموانىء الثلاثة الكبرى يجب إضافة ميناء Raguse، Dubrovnik الحالية، وهو أحد المراكز البحرية الرئيسية في الأدرياتيك[36]. ولقد كان أهل Raguse مختصين في نمط ملاحي سيلعب دوراً هاماً في تطوان، وهو مايسمى بتجارة القافلة. والأمر لايتعلق بطبيعة الحال بالقافلة البرية، بل بما نسميه في عصرنا بـ «le tramping» [ملاحة تجارية خاضعة للعرض، لاتتبع خط رحلة ثابت] حيث كانت السفن تسير من ميناء لآخر بحثاً عن البضائع. وهكذا نجدها تنقل سلع تطوان إلى وهران، وفي هذه الأخيرة تشحن من جديد ببضائع ستفرّغ في الجزائر العاصمة، ثم تبحر من الجزائر لتدور حول البحر المتوسط وهي تبدل حمولتها من ميناء لميناء. وكانت هذه القوافل البحرية التي يصعب تتبع معظم مراحلها، تنهي

---

(34) وهكذا نجد داود كوركوس (David CORCOS) ابن سليمان كوركوس (Salomon CORCOS)، وهذا الأخير من المغرب، قد تزوج فتاة من عائلة كوركوس (Corcos) المقيمة في ليفورن قبل أن يرجع إلى المغرب، راجع محفوظات كوركوس.

(35) محفوظات الغرفة التجارية بمرسيليا :

CCM J 1535 Tétouan 12 – 1 – 1695، رسائل إيسطيل (Pierre ESTELLE) : «... إن يهود ليفورن الذين يتاجرون في هذه المدينة [تطوان]... شديدو الحرص على الربح حتى أنهم قد يبيعون أنفسم من أجل فلس...». ولقد نشطت منافسة الليفورنيين التجارية مع الاعتراف الدولي بحياد ليفورن في اكتوبر 1691 ثم في 1702، وأخيرا وبشكل رسمي في معاهدة لندن بتاريخ 1 ــ 8 ــ 1718.

(36) عن Raguse، راجع :

Arapski Dokumenti u driaunoum Archio u Dubrovniku, Sarajevo, 1960, vol 1, Dolumenti o Oduosima Dubrovnika a Maroka.

آجتيابها في الغالب خارج مرسيليا. ولم نعثر في محفوظات الغرفة التجارية بمرسيليا على أرقام دقيقة تخص تطوان إلا بالنسبة لأربع سنوات فقط من القرن XVIII، وهي : 1726 و 1742 و 1743 و 1744، وقد انطلقت خلالها من الميناء في اتجاه الشرق[37] على التوالي : ثلاث سفن في التاريخ الأول، وأيضاً ثلاث في التاريخ الثاني، ثم أربع سفن في التاريخ الثالث، وأربع أيضاً في التاريخ الرابع.

ولقد آزداد نشاط تجارة القافلة بعد 1767 بالتأكيد، ويتجلى ذلك من ملاحظات القنصل Chenier، ومن الأرقام الإجمالية لقافلة مرسيليا البحرية التي شملت واحدة ومائتي سفينة، وأيضاً من معاينة القنصل Vallière في الجزائر : «... لولا منافسة الراغوسيين (les Ragusains)، لتمكنت قافلتنا [البحرية] من جمع جبال من الذهب في الظروف الراهنة. ويبدو أنها آسترجعت نعمتها...». ولقد زادت هذه النعمة بآختفاء نشاط الراغوسيين خلال الحرب الروسية التركية مابين 1772 و 1777[38].

كان لنشاط Raguse التجاري الذي يستحيل حاليا ضبط أرقامه بدقة مجال عمل شاسع، رُبطت تطوان فيه بأغلب الموانئ الكبرى في شرق المتوسط[39]. وآحتل الراغوسيون بفضل دورهم كمجتابين للموانئ مكاناً بارزاً في نمط ملاحي ثالث ـــ بعد التجارة المباشرة وتجارة القافلة ـــ يرتبط بالحج إلى الأماكن المقدسة في الشرق.

لم تدرس ظروف حج المغاربة وتأثيرات هذه الظاهرة على المغرب في الميدان الاقتصادي والثقافي إلا قليلا. ولقد كانت تطوان في نهاية القرن XVII وخلال القرن XVIII أكبر ميناء لإبحار الحجاج الذين كانوا يتقاطرون عليه من جميع أنحاء المغرب[40]. ولم يكن الراغوسيون (les Ragusains)، وهم المختصون في الملاحة

(37) محفوظات الغرفة التجارية بمرسيليا : CCM J 1388, 1389 et 1390.

(38) محفوظات الفرقة التجارية بمرسيليا : CCM J 1369 Alger 13 - 12 - 1769.

(39) من بين عشرات السفن، هذه السفينة التي جاءت مشحونة إلى سيو (Scio) بتاريخ 6 ـــ 1 ـــ 1768 : ANP R III 273 Scio 1 - 4 - 1768.

(40) عن هذا الدور توجد عدة معلومات في محفوظات الغرفة التجارية بمرسيليا. ولقد اعتقدت هذه الغرفة التي كانت تراقب عن كثب تحركات سفن الحجاج، أن المعاهدة المغربية الفرنسية =

المتوسطية وملاحة القوافل البحرية، يرغبون في التردد على الموانىء الأطلسية، فمن العقم إذن تقصي أثرهم لا في سانت كروا ولا في الرباط، وهي من بين الموانىء التي لم يقصدوها. وكان ميناء تطوان في منافسته للحج عن طريق البر عبر فاس وقافلتها الكبرى، الميناء الأكثر ملاءمة لهم [الراغوسيين]، وهو الميناء الذي نرى فيه بوضوح ظهور أولى التغيرات الكبرى التي شملت الحج.

ولقد كانت السفن التي تقل الحجاج تتوقف في عدة موانىء، ولدينا وثائق تذكر مراراً هذه السفن مع أرقام هامة تخص ركوب الحجاج. ولنشر بالمناسبة إلى أن لدينا هنا مؤشراً آقتصادياً. فمن البديهي أن الحج مرهون أساساً باليُسر، وبالتالي فإن عدد الحجاج خلال السنوات التي كانت غلالها جيدة فاق دائما أعدادهم خلال السنوات العجاف أو سنوات الفقر. ويمكننا في هذا الميدان أن نقابل بين النصوص ونحاول وضع منحنيات مقارنة. وبينما لم تعرف بعض السنوات إبحار أية سفينة للحجاج، آرتفع عددها في سنوات أخرى إلى خمس أو ست سفن. ولقد أعطت سفن الحجاج بعداً جديداً للمجال البحري للميناء، وبرزت في رحلاتها الاسكندرية، ذلك الميناء الهام في جنوب الحوض الشرقي من البحر المتوسط[41].

آخر وظائف ميناء تطوان التي تستحق الاهتمام، هي وظيفته كميناء جهاد بحري، وإن كانت دون الوظائف الأخرى أهمية. فلقد تم الحديث عن كل الجهاد البحري المغربي من خلال مثل سلا، ولكنه في الواقع موضوع يُجهل عنه الكثير، ردّدت بصدده بعض الكتابات دون تمحيص صوراً ودراسات تبعث على التفاهة.

= الموقعة سنة 1767 ستمكن السفن الفرنسية من أن تحل محل السفن الأجنبية في هذا النقل. عن خيبة أملها، انظر : CCM J 1493 Tripoli 19 – 5 – 1772. ولقد استفادت مرسيليا من قطع علاقات المغرب مع Raguse سنة 1775، إلا أن الميناء الأدرياتكي سيسترجع تفوقه بسرعة في هذا الميدان.

(41) نتوفر فيما يخص الأسكندرية على سجلات لابأس بها، أشرف على تحريرها قناصل فرنسا. وتوجد هذه السجلات التي أوشك ترتيبها على الانتهاء في نانط (Nantes) ؛ ولقد أسفرت عمليات البحث الأولية التي استهدفتها عن نتائج جد مثمرة. عن ملاحة الاسكندرية، انظر :
J.-L. MIEGE, La navigation européenne à Alexandrie dans la première moitié du XIX siècle 1815 – 1865, **in : Revue de la Méditerranée et l'Occident musulman,** Aix, 46, 6/1987, p. 121 sq.

فيجب أن تتناول فرق متعددة الاختصاصات هذا الموضوع من البداية، بطريقة علمية وانطلاقاً من مصادر جديدة. ولقد بدأ الجهاد البحري المغربي — وليس القرصنة — يفهم أحسن بفضل الرجوع الى المحفوظات المغربية ومحفوظات القنصليات بصفة خاصة.

كانت القرصنة نشاطاً مشروعاً في ذلك العصر، إذ نجد في مواضع مختلفة شواهد تمثل جوزات سلمت للقراصنة حتى لايتم آعتقالهم أو مضايقتهم في البحر من طرف سفن البلاد التي سلمت تلك الجوازات. وتوجد في محفوظات لاهاي، حيث كانت الحركة التجارية نشيطة، مجموعة هامة من هذه الجوازات. وهذه الوثائق الرسمية عبارة عن شواهد كبيرة الحجم وقد قُطعت إلى نصفين، نصف في ملك الرايس، والنصف الآخر يحتفظ به القنصل بحيث يثبت التقاء النصفين صحة الجواز.

ولعبت تطوان دوراً خاصاً في القرصنة المغربية التي آنحصرت جغرافياً في موانىء الشمال. فموانىء القرصنة ثلاثة : سلا، والعرائش في وقت لاحق، ثم تطوان، وكلها موانىء مصاب الأنهار كان القراصنة يأوون إليها توقّيا من الشتاء، أو يلجأون إليها هروباً من ملاحقيهم المحتملين، تحت نيران سِرْبات المدافع الساحلية وهي تحمي آنسحابهم. وتطرح هنا إشكالية دخول السفن إلى نهر مرتيل، غير أنه يبدو أن كل مصاب الأنهار المغربية — بما فيها مرتيل — كانت أعمق بكثير منذ قرن أو قرنين ممّا هي عليه الآن. وهذا إشكال تاريخي وجغرافي عويص لازالت تتضارب بشأنه فرضيات مختلفة[42].

ولنقف هنا عند مسألة العلاقة بين القرصنة وموانىء المصابّ، ولنوضّح دور تطوان فيها. لم يكن ميناء تطوان ميناء تجهيز بكل معنى الكلمة ؛ وإذا كان هذا

---

(42) يحتمل أن يكون الزلزال الكبير الذي ضرب لشبونة سنة 1755 قد أدى إلى آرتفاع مستوى قعر المصابّ. وقد يكون وراء هذا الارتفاع ترسيب الغرين بكميات جد مرتفعة نتيجة قطع الغابة الذي تشهد عليه بالنسبة للعرائش وتطوان صادرات الفحم الخشبي الهامة. وقد يكون إلقاء صابورة الرمل التي كانت السفن تشحنها خلال الذهاب — في تجارة أساساً غير متوازنة — قد لعب دوراً ما في آرتفاع قعر المصاب كما لوحِظ ذلك في ميناء الصويرة خلال القرن XIX.

الميناء قد آحتوى على دار ترميم بحرية، فيبدو أنه آفتقر إلى ترسانات ذات أهمية تذكر كتلك التي وجدت بالرباط، وآقتصر الأمر فيه على وسائل ترميم وتموين(43). وكانت غالبية سفن القرصنة إما سفن غُنمت أو تم شراؤها من الخارج. ولقد لعب ميناء تطوان دور مأوى للقراصنة، وخاصة بالنسبة لأولئك الذين شمل نشاطهم منطقتين بحريتين(44). وهكذا توغل قراصنة سلا بعيداً شمال المحيط الأطلسي، ولكنهم نشطوا أيضاً في البحر المتوسط. وكلما كانت أحوال الطقس غير مواتية لعبور المضيق [من البحر المتوسط إلى المحيط الأطلسي]، أو كلما وجد السلاويون أنفسهم أمام متاعب خلقها لهم الاسبان أو الانجليز، فإنهم كانوا يلجأون حينئذ إلى ميناء تطوان كميناء آنتظار. وكان هذا الميناء يستقبل أيضاً الغنائم التي تغنمها القرصنة الجزائرية، فغالبا ما كان القراصنة الجزائريون يجيئون بغنائمهم إلى تطوان. ولنتذكر هذا الحدث الغير مشهور والمتعلق بعودة العلاقات التجارية بين مرسيليا والمغرب التي قطعت خلال الثورة والعصر الامبراطوري الفرنسيين. فلقد استؤنفت هذه العلاقات من جديد منذ افتداء السفن الفرنسية الثلاث التي أسرها قراصنة الجزائر والتي قيدت إلى العرائش وتطوان. وكانت المفاوضات الخاصة بهذا الافتداء قد أجريت في تطوان خلال سنوات 1830 — 1832(45).

وتتجلى أهمية تطوان من خلال تعدد أنشطتها البحرية المختلفة التي شملت التجارة المباشرة وتجارة القوافل البحرية والحج والقرصنة، وكذا من خلال آتساع مجال إشعاع هذه الأنشطة. ولقد بلغ مجال عملها برّاً إفريقيا السوداء عبر محطة ترحيل فاس، وشمل أيضاً كل شمال البلاد(46). أمافي البحر، فكان هذا المجال أساساً

(43) تمثل دراسة مجموع هذه التجهيزات الاقتصادية والتقنية التي قامت عليها القرصنة في الموانىء ميدانا خصباً للبحث.

(44) عن النشاط التطواني المرتبط بالقرصنة، نتوفر على عدة معلومات عن تجهيزات الرُّيَّاس وكذا عن أثمنتها (وخساراتهم) في : محفوظات الغرفة التجارية بمرسيليا CCM J 1535 E 67 وفي :

La Seccion de Corso y presas de l'Instituto Historico de Marina de Madrid, v. inventaire de J.-F. GUILLEN, Madrid, 1954.

(45) ملف ضخم حول هذه القضية في : المحفوظات الديبلوماسية بنانط ADN Maroc A 144.

(46) لم أعثر بعد على معلومات دقيقة حول تشابك هاتين التجارتين البحرية والبرية، وخاصة حول =

متوسطياً، من قادس الى مرسيليا، ومن ليفورن إلى الأسكندرية ؛ وبدرجة أقل، بلغ مدى عمل ميناء تطوان لندن وأمستردام عن طريق لشبونة التي كانت في جملة الموانىء التي قامت بدور الوسيط.

هذا هو الميدان الذي سنرى فيه أحوال ملاحة الميناء تتقلب حسب الظرفيات، وبعض أنشطته التجارية المتنوعة تفقد أهميتها في صيرورة تميزها مرحلة نمو، تلتها فترة آستقرار نسبي طويلة مهدت السبيل لانحطاط متسارع.

ولنحاول تحديد هذه الحقب الرئيسية بشكل أدق.

فترة الازدهار

كانت تطوان في نهاية القرن XVII ثاني موانىء المغرب بلا منازع، وأحيانا أولها من حيث الأهمية. ففي هذه المدينة تم آعتماد سنة 1685 أول قنصل مقيم ينتمي إلى السلك الديبلوماسي، في شخص Pierre Estelle الذي نجح بعيد تعيينه في اقناع كاتب الدول Seignelay بأن تطوان أنشط وأهم من طنجة التي كان استرجاعها من الانجليز حديث العهد[47]. وتثبت ذلك الأرقام المعززة بالتقارير القنصلية. فلقد بلغ معدل السفن الأجنبية التي دخلت إلى ميناء تطوان خمسين سفينة سنوياً ؛ وهي الفترة التي بلغت خلالها الملاحة الفرنسية المرتبطة بهذا الميناء ذروة نشاط لم تعرفه أبداً، لا ماضياً ولا مستقبلا. ويشهد على ذلك قول قنصل

= محطة ترحيل فاس. والوثائق المتعلقة بهذا الموضوع لاتهم إلا القرن XIX، مع إدراج طنجة في الدورة التجارية. وتفتح دراسة العلاقات بين مختلف الشبّاك التجارية ميداناً هاماً لأبحاث جديدة. انظر على سبيل المثال الهيكل التنظيمي للعمليات التجارية لصاحبه J.B.M. Rey بين مرسيليا وجبل طارق وطنجة وتطوان، وموانىء الساحل وفاس خلال سنوات 1834 — 1836 في :

J.-L. MIEGE, L'activité maritime de Tanger, première moitié du XIX^e siècle, in : **Actes du colloque Tanger 1800 – 1956, Contribution à l'histoire récente du Maroc**, Rabat, 1991, p. 65.

(47) آعتُمِد قناصل فرنسا الأوائل في سلا كما في تطوان اللتين شكلتا قانونياً قنصلية واحدة، كانت عائلة Prat المرسيلية تستفيد منها بواسطة مفوضها التجاري المبعوث إلى عين المكان. ولقد استقلت قنصلية تطوان سنة 1785، وأشرف على إدارتها كل من الغرفة التجارية بمرسيليا وبرلمان بروفانس (Provence) وكاتب الدولة في البحرية. انظر اللائحة المرافقة، ص 46.

فرنسا : «إن تجارة هذه المدينة مزدهرة أكثر من أي وقت مضى»(48). وهكذا عرف نشاط تطوان البحري أزهى عصوره خلال العقدين الأولين من القرن XVIII.

ولقد دامت فترة النشاط والازدهار إلى غاية 1720 — 1721، بلغ خلالها عدد السفن الأجنبية التي آرتادت الميناء في بعض السنوات ستين سفينة، لم يجد الباشا نفسه أي غضاضة في الاتجار مع أصحابها بواسطة اليهود، وذلك عن طريق تجهيزه السفن الإيطالية والفرنسية(49). وكان الإنجليز نشاطاً في تجارة السلع التي لها علاقة بالحرب، تلك السلع التي حظرت القوى الكاثوليكية بيعها للمسلمين، وهو حظر لم تنجح هذه القوى في تطبيقه دائماً. وآسترجعت الملاحة الفرنسية نشاطها بعد 1690، وقد كان نشاطها مهددا بمخاطر الحرب بين فرنسا والمغرب (1687 — 1688)(50). وكان من بين أوائل التجار الأوربيين، الانجليزيين Nash و Parker اللذين اتجرا في ميناء تطوان سنة 1684 (Braithwaite).

ومن بين العوامل الجديدة لهذا الازدهار، الدور الذي بأد يلعبه ميناء جبل طارق كمخزن للتجارة البريطانية ومحطة في طريق التجارة الأوربية مع المغرب. وآبتداء من سنة 1714 خاصة، وهو تاريخ الاعتراف الرسمي بالاحتلال الانجليزي، ثم 1721 و 1728 وهما تاريخا توقيع معاهدتي الصداقة والتبادل التجاري بين المغرب والمملكة المتحدة، بدأ جبل طارق يحل محل قادس في العلاقات التجارية

---

(48) Sources Inédites, 2e série, t 4, Estelle à Pontchartrain, Tétouan 29 – 4 – 1697.

(49) تشتمل محفوظات الغرفة التجارية بمرسيليا على عدة أمثلة على ذلك، من بينها : CCM J 1534 Alhaud ; Tétouan 2–6–1685

«بضائع في آتجاه مرسيليا شحنت بأمر من القائد علي بن عبد الله على طارطان (tartane) القائد Jacques Maurel de Marigues بإشراف اليهودي Joseph Alizar. وهذه حالة نموذجية يشترك فيها ثلاثة شركاء.

(50) محفوظات الغرفة التجارية بمرسيليا: CCM J 1921 15–9–1688 مذكرة J.B. Estelle عن تطوان وتجارتها، B. 24, 13–8–1688 et 17–9–1688, CCM à Seignaley, ABR IX B 3 Versailles, 14–12–1687 et 17–1–1688 sq.

حول استثناءات المنع لفائدة التجار :

P. Saboulin, C. Barbier, J.B. Estelle, H. Prat, F. Legendre.

خمسة من الأذون الستة تخص مرسيليين، والاذن السادس يخص قادسي.

بين الموانىء المغربية وأوربا[51].

ولقد أنسى الدور العسكري الذي لعبه جبل طارق أهمية الميناء التجارية القصوى بالنسبة للبحر المتوسط خلال ما ينيف عن القرن (إلى منتصف القرن XIX)، بصفته ميناء تجارياً هاماً ومخزناً للمنتجات البريطانية والبضائع المستوردة من المستعمرات، ساعده وضعه كميناء حر على الازدهار. وعلى مر العقود، صار جبل طارق بمثابة محور المبادلات التجارية المغربية التي كانت تطوان، بحكم قربها من المدينة الانجليزية، وقبل ازدهار طنجة، أول مستفيد منها.

ولا يعكس آرتفاع عدد السفن التي دخلت إلى ميناء تطوان ــ من 60 إلى 80 سنوياً ــ حقيقة نمو نشاط المدينة البحري على أتم وجه. إذ لا تشتمل الإحصائيات على أعداد تلك المراكب. الصغرى الغير مسطّحة التي مارست تجارة المساحلة، وغالباً تجارة غير شرعية مع الشواطىء الاسبانية، وهي مراكب غير محصية في المحفوظات، وإنما ذكرت بصفة عامة في باب : «سفن صغرى قدمت من غرب أوجنوب المغرب». ولا نعرف بدقة لا عددها ولا حمولتها[52].

ومنذ 1740، أصبحت تطوان أول ميناء مغربي يتصل بآنتظام بأوربا بواسطة فلك رقّاص ربطها بجبل طارق كل أسبوع. وكانت أخبار الأسواق المتوسطية فيها الأكثر شيوعاً والأكثر حداثة ؛ والكل يعرف والحال هذه علاقة الأخبار بالمضاربة. وأصبحت تطوان خلال هذه السنوات مزود حامية جبل طارق الرئيسي بالمواد الغذائية : الزبد والفواكه والبيض والطيور الدواجن[53].

ولقد تخللت فترة الازدهار هذه حوادث وحالات تدهور مفاجئة وظرفية تم إصلاحها وهي في بدايتها، الشيء الذي حال دون توقف هذا النشاط المتنامي.

(51) يرتبط هذا التغيير بوضع المدينة القانوني وأيضاً بالحركات المقترنة بالنمو الصناعي الانجليزي والانحطاط الاقتصادي الاسباني وكذا تدهور أوضاع قادس التي فقدت مع امتيازاتها دورها الأساسي في المبادلات بين المستعمرات وواجهتي أوربا : سواحلها الأطلسية وسواحلها المتوسطية.

(52) عن هذا الدور، انظر : Pro Hatfield Tétouan 25 - 5 - 1726.

(53) تعتبر المواد التي أضيفت سنتي 1728 و 1729 إلى المعاهدة الانجليزية المغربية الموقعة سنة 1721، جازمة فيما يخص تموين حامية جبل طارق.

وهكذا تم قطع العلاقات مع فرنسا سنة 1718 نتيجة لإهانة سلا(54)، وفي صيف 1722 توقفت العلاقات مع جبل طارق الذي توقّى من الطاعون المهدِّد في تطوان(55)، وفي 1728 و 1729 تأثرت الحركة التجارية في مجموعها بالاضطرابات التي اجتاحت شمال المغرب(56). إلا أن التيارات التجارية كانت راسخة والبُنى متينة. ولقد صمد التجار اليهود في وجه كل التغيرات وكأنهم سلسلة غليظة شكل حلقاتها يهود فاس وتطوان وجبل طارق(57).

وشجّع تصدير المنتجات المحلية المتزايد والمنتظم إلى جبل طارق، استيراد البضائع الأوربية أو بضائع المستعمرات. وعرفت هذه الفترة بداية شراء القطنيات الانجليزية، وكذا وصول الكميات الأولى من الشاي والسكر البريطانيين(58). وإذا كانت تطوان، زمنياً، ثاني مستورد للشاي بعد سلا، فإنها أصبحت بالنظر إلى الكميات المستوردة، أول مستورد لهذه المادة انطلاقاً من سنوات 1750 — 1760، وهي السنين الحاسمة بالنسبة لانتشار الشاي الذي بدأ استهلاكه يتعمم، تقليداً للحاشية ولعائلات المخزن. فجبل طارق كان أول مزود لتطوان بالشاي قبل امستردام أو لشبونة(59).

---

(54) آخر سفينة فرنسية انطلقت من سلا، غادرت الميناء بتاريخ 23 — 7 — 1718 : CCM J 1925؛ ولن تستأنف العلاقات البحرية الا في سبتمبر 1723.

(55) **Sources Inédites,** France II, vol. 4, Gibraltar, Juillet 1722

(56) **Sources Inédites,** Malaga, 20 – 1 – 1788

(57) عن هذا الدور الذي لعبه يهود تطوان في جبل طارق، انظر : A. SERFATY, **The Jews of Gibraltar,** Gibraltar, 1933.

ولقد سوّيت وضعية إقامتهم سنة 1729 وقد كانت غير مضمونة قبل ذلك. ومنذ هذا التاريخ أثار نشاطهم الانتباه باستمرار ؛ انظر بصفة خاصة : مذكرة دجنبر 1767 : CCM J 1640 J 1921، مذكرة حول تجارة 1777. وبلغ عدد اليهود القاطنين بجبل طارق سنة 1725 : مائة وأحد عشر، إثنان وثمانون منهم أصلهم من شمال إفريقيا. ويشتمل الإحصاء الانجليزي لسنة 1759 على لائحة بأسماء اثنين وثلاثين تاجر يهودي مغربي يقطون المدينة، أغلبهم ازداد بتطوان.

(58) لقد أدخل الشاي الى المغرب للمرة الأولى عبر ميناء سلا.

(59) لاحظ BUREL سنة 1609 وهو يتحدث عن مغاربة الشمال : «إنهم ينهمون بالشاي الذي يسعى الانجليز إلى جعلهم يتذوقونه»، بوريل، 9 فبراير 1699 (زورق سان جوزيف، 44 طنة)، CCM C 1097, p. 232.

ولقد بلغ النشاط التجاري البحري لتطوان ذروته خلال سنوات 1750 — 1765.

بوادر الضعف الأولى

انطلاقاً من سنوات 1765 — 1770، بدأ الميناء يعرف مرحلة انحطاط نسبي، وهو انحطاط متعدد الأسباب. ويكمن السبب الأول إن لم يكن الرئيسي في منافسة موانىء الشمال الجديدة، كطنجة التي استرجعت من الانجليز في 1689، والعرائش التي انتزعت من الاسبان في نوفمبر 1689. ولم يُنم هذان الميناءان نشاطهما إلا ببطء، إلا أن هذا النشاط نافس تطوان جهوياً فيما يخص وصل شمال غرب المغرب بالخارج، ونافسها أيضاً، ولكن بصفة أقل في ربط فاس بالعالم الخارجي[60]. وبالرغم من موضعها ومزاياه الطبيعية، عرفت طنجة ركوداً دام عدة عقود، في حين كان نمو العرائش أسرع بفضل صادراتها الهامة الممثلة في المواد الزراعية التي تنتجها المناطق القريبة من الساحل. ولقد ساوت حركة العرائش التجارية البحرية بين 1765 و 1780 تجارة طنجة قبل أن تفوقها[61].

وكانت هذه المنافسة أساساً ظرفية ومرتبطة بالغلال الجيدة، وبسياسة التوسع الاقتصادي التي نهجها السلطان سيدي محمد بن عبد الله، وبالاتفاقيات مع قوى الشمال، وبالرخص المتعلقة بتصدير الحبوب التي تنتجها مناطق الغرب. ولنا أمثلة هامة على ذلك من خلال نشاط الشركة الدانماركية Afrikaniske Companie وكذا الشركات الانجليزية. إلا أن المدينتين (طنجة والعرائش) افتقرتا الى التجهيزات الأساسية وإلى بورجوازية فاعلة وجالية يهودية نشيطة، كما لم تكونا متحكمتين في شبكة المواصلات الداخلية والخارجية، وهي معطيات توفرت لتطوان.

(60) دخلت أول سفينة فرنسية قادمة من العرائش إلى مرسيليا في 9 فبراير 1699 (زورق سان جوزيف، 44 طنة)، CCM C 1097, p. 232.

(61) في 1780 أمر السلطان محمد بن عبد الله بإزالة كل المنشآت الأوربية من العرائش، راجع Chénier، الجزء III. وسيكون رجوعها، بالعكس، مشجّعا في 1785 عن طريق دعوة الهولنديين في البداية.

ويكمن السبب الثاني الذي يفسر هذا الكساد النسبي في ضعف حركة القرصنة واضمحلال الأنشطة المرتبطة بها. فلقد تراجع نشاطها خلال سنوات 1756 — 1760 بعد أن بلغ أوجه بين سنتي 1750 و 1754. ويرجع ذلك على مايدو إلى أسباب اقتصادية ناتجة عن عمليات تحطيم الاسبان للسفن في مصب نهر مرتيل سنة 1752[62]، وعن خسائر هامة تكبدها القراصنة سنة 1755[63]، وكذا عن الصعوبات المتزايدة فيما يتعلق بدخول السفن الى نهر مرتيل وقابليته للملاحة[64]. وربما وجب أيضاً أن نرى في هذا الانحطاط النسبي آثار تحكم السلطان سيدي محمد بن عبد الله في القرصنة بين سنتي 1757 و 1768[65]، وتمركزها في سلا[66]. إلا أن القرصنة لم تختف تماماً بالرغم من كونها أصبحت ثانوية في الاقتصاد التطواني الذي وسمته ردحاً من الزمان بسماتها المميزة.

ويبرز لنا تحليل حركات السفن والأوساق انكماشاً مزدوجاً لمجال المدينة التجاري براً وبحراً. ففيما يخص الداخل، تعكس ندرة منتجات السودان (العاج والصمغ والريش) التي شُحنت بها السفن في الميناء، ثم اختفاء هذه المنتجات تقريباً فيما بعد، تحول التجارة الكبرى العابرة للصحراء في اتجاه الساحل الغربي، في

---

(62) خَلَّف قنصل فرنسا في الجزائر LEMAIRE رواية جيدة لهذه الحوادث، الجزائر 17 — 5 — 1752 CCM J 1365.

(63) غرق سفينة من نوع (goélette) من تطوان أمام تونس في يناير 17 — 9 — 1755 CCM E 67 ؛ وأسر سفينة من نوع (galiote) من تطوان في غشت 1755، CCM B 6؛ غرق سفينة كبيرة من نوع (galiote) من تطوان وهي داخلة إلى العرائش في يناير 1755، قادس، 11 — 2 — 1755 E 67.

(64) ربما وجب أن نضيف الصعوبة المتزايدة والمتمثلة في ندرة الطواقم، كما نستشف ذلك من خلال وثائق مختلفة. وكمثال على ذلك، منذ 1720، تطوان 1 — 7 — 1720 : أمر باشا تطوان بتطويع رجال للعمل كقراصنة، إلا أن هؤلاء هربوا إلى التلال. الجزائر 23 — 5 — 1759 : طاقم سفينة مغربية من نوع (galiote) مكون في معظمه من سود ومرتدّين.

(65) RAMON LOURIDO DIAZ, Transformación de la pirateria marroquí en gerra del corso por el sultan Sidi Mohammed Ben Abdallah, **Hespéris - Tamuda**, X, 1969, p. 39 – 69.

(66) محفوظات الغرفة التجارية بمرسيليا : CCM J 1368 Alger 12-6-1763، تمركز السلاويين في البحر المتوسط. عن هذه القرصنة، راجع الصفحات المقتضبة لـ :

JOLY, Tétouan historique, 2e partie, **Archives Marocaines**, vol. V, n° 2, p. 203 – 239.

البداية نحو أغادير التي آزدهرت بفعل هذه التجارة، ثم الصويرة ـــ ابتداء من 1766 ـــ 1770 ـــ التي أقامت على هذه العلاقات مع الجنوب أسس غناها. ويشكل آنعطاف الطرق الرئيسية للتجارة المغربية العابرة للصحراء إلى المحيط الأطلس، إحدى أهم ظواهر تاريخ المغرب المعاصر. وسيؤدي هذا الانعطاف إلى آزدهار موانيء أخرى منافسة كآسفي والجديدة وأخيراً الدار البيضاء، وإلى تهميش متزايد للشمال كنتيجة لازدهار الموانىء الأطلسية.

ونلاحظ في آتجاه الخارج انكماشاً مماثلاً للمجال البحري الذي نشطت فيه الملاحة التطوانية. فلم تعد للمحيط الأطلسي الأهمية التي اكتساها من قبل، وآستُقطبت الحركات التجارية، كما تقلص مجال عمل القوافل البحرية على مايبدو وإن آستمرت في نشاطها. وظلت تطوان، مع ذلك، الميناء المغربي الوحيد الذي كان على علاقة بالاسكندرية والشرق الأوسط عن طريق رحلات بحرية منتظمة.

ويعتبر القرار الذي اتخذه السلطان سنة 1770، والقاضي بتخلية القناصل المدينة كمؤشر على هذا التراجع الذي شهده نشاط تطوان البحري والتجاري. والقرار المذكور رمز، ولكنه أيضا عامل ساهم في هذا التقهقر الذي كان في صالح طنجة. وحتى إبحار سفن الحجاج بدأ يتم أكثر فأكثر انطلاقا من الموانىء الأخرى للمملكة.

ويشهد على بداية هذا التغيير، وكأنه تعويض لما لحق اقتصاد المدينة من تراجع، تقوية النشاط الصناعي. لقد كانت تطوان واحدة من بين المدينتين أو المدن الثلاثة الكبرى في المغرب التي قام نشاطها على الصناعة التقليدية والمتاجرة فيها[67]. فهي عاصمة الحرير بصفة خاصة، إما بتصنيعها للحرير الخام المستورد، أو بإنتاجها للحرير المحلي. ويجب في هذا الصدد أن نأخذ بعين الاعتبار مصدري هذه المادة الخام، وأن نقدر بصفة خاصة درو القزازة في الاقتصاد الزراعي التقليدي في ناحية تطوان[68].

(67) عن هذا النشاط، راجع ملاحظات جولي (JOLY) الأساسية، ولكنها تفتقر الى خلفية تاريخية :

JOLY, L'industrialisation à Tétouan, **Archives Marocaines**, vol. VIII, 1908

(68) تطرح هنا مسألة تصدير الحرائر من غير استيراد المواد الخام اللازمة لصناعتها إشكاليات تاريخية أساسية تهم العلاقة بين الصناعة التقليدية الحضرية والانتاج الزراعي، بين المدينة والبادية.

وخلال نهاية القرن XVIII وبداية XIX، نمت هذه الصناعة ولكنها اعتمدت أكثر فأكثر على استيراد المواد الخام التي كان أكثر من نصفها وأحيانا ثلاثة أرباعها يدخل إلى المغرب عن طريق تطوان حيث تمركزت عمليات الاستيراد بشكل ملحوظ. ويستعصي على الدارس ضبط عملية تصدير المواد المصنوعة جملة وتفصيلاً، إلا أننا نعرف أن هذه المنتجات كانت تصدر بكميات صغيرة في اتجاه جبل طارق، وتصدر بصفة خاصة عن طريق البضاعة التي يحملها معه كل حاج، والمكونة أساساً من أشياء ثمينة وخفيفة الوزن كالشيلان والأحزمة[69].

انتعاش ظرفي للاقتصاد وسط ركود عام

وسيعرف هذا النشاط تحولا خلال الثورة الفرنسية. ويتعلق الأمر طبعاً بالحصار القاري الذي ضربه نابليون على الإنجليز، وبالحصار المضاد الذي ضربه الانجليز بدورهم على السواحل الفرنسية. وبالرغم من ذلك، كان على التجارة أن تستمر ؛ وستتمكن من ذلك عن طريق بلدين، إيطاليا حتى آحتلالها بل وبعد ذلك بقليل، وإسبانيا. وهكذا ابتداء من 1794، أصبحت السفن التي تستقبلها مرسيليا والقادمة من المغرب نادرة، إذ بين سنتي 1795 و 1814، أي على آمتداد عشرين سنة، لم تأت من المغرب سوى عشرين سفينة، بمعدل سفينة واحدة في السنة، وبين هذه العشرون سفينة، سبع أو ثمان سفن قدمت من تطوان، بينما تعدى عدد هذه السفن خلال بعض السنوات خمساً وثلاثين سفينة ربطت بين الميناءين. إلا أن توقف التجارة المباشرة لم يحل دون آستمرار التجارة الغير مباشرة عن طريق اسبانيا وبرشلونة على الخصوص.

لقد احتلت تطوان موقعاً هاماً مكنها من شبه آحتكار لهذه التجارة الجديدة أو هذه التجارة التي آتسع مجالها على كل حال، والتي ــ وهذا في غاية الأهمية ــ حملت معظم بضائعها سفن صغيرة نشرت الراية المغربية، أي أنها كانت محايدة[70]. وهكذا وفي ظرف إثنى عشر سنة، من 1797 إلى 1808، تم

(69) تقدر قيمة البضائع التي كان يحملها معه كل حاج إلى الشرق في بداية القرن مابين 60 إلى 75 فرنك ذهبي.

(70) كانت هذه الراية تُنتحل أحياناً لتختفي وراءها سفن إسبانية بالتأكيد وأيضا جنوية دون شك.

إحصاء واحد وتسعين سفينة دخلت الى برشلونة، وثلاث وأربعين إلى سلا (على امتداد ثلاث سنوات فقط بالنسبة لهذه الأخيرة)، أي مائة وأربع وعشرين سفينة في المجموع، بمعدل حوالي عشر سفن سنوياً[71].

ولقد أدى اختفاء البحريتين الفرنسية والإيطالية الى لجوء موانىء البلدين الى الوسيط المغربي، وإلى معاودة مفاجئة لنشاط أسطول آعتقد قبل الاوان أن دوره قد آنتهى. وهكذا استقبلت مرسيليا لأول مرة منذ زمن طويل سفناً مغربية جاءت من تطوان[72]. و لم تقتصر هذه السفن على تلك التي وصلت إلى مرسيليا، بل ذهبت أخرى أيضاً في آتجاه جنوة وليفورن ولشبونة وقادس[73] وجبل طارق بطبيعة الحال، كالعادة وأكثر من أي وقت مضى[74]. وهكذا كانت تطوان في تلك الفترة بمثابة الاستثناء في ذلك الاحتضار العام للتجارة في المغرب، ويمكننا وصف حالتها آنذاك بحالة انحطاط مطلق وكلنها أيضاً حالة نمو نسبي.

و لم تغير نهاية الحروب الأوربية بشكل ملحوظ هذا الوضع الاقتصادي الذي استمر إلى غاية العشرينات من القرن الماضي.

بداية الانحطاط

منذ هذه الفترة، ستجد تطوان نفسها في مواجهة منافسة طنجة وتقدمها الحثيث. لقد أصبحت طنجة المركز الديبلوماسي للمغرب ومقر إقامة كل القناصل العامين الأوربيين[75]، والمدينة التي تصلها الأخبار بوفرة وتروج فيها أكثر من أي

(71) CORALES, ELOY MARIN, La flotte marocaine et le commerce de cabotage espagnol (1797 – 1808), in : **Le Maroc et la mer, Maroc Europe, 2, 1992, p. 71 – 80.**

(72) تم إحصاء أربعين سفينة دخلت إلى مرسيليا قادمة من المغرب خلال الثورة الفرنسية والعصر الأمبراطوري (1793 — 1815)، نصفها تقريباً أتى من تطوان. عشرة من مجموع هذه السفن مغربية.

(73) خمس عشر سفينة بالنسبة لجنوة وليفورن، كما يستفاد من بيانات ناقصة.

(74) ساهمت العلاقات الجيدة بين المغرب وانجلترا في توطيد علاقات تطوان مع جبل طارق. ففي سنة 1795 جاء أسطول نيلسون **(Nelson)** مباشرة ليتزود بالمواد الغذائية الطرية وبالماء في شاطيء تطوان.

(75) كان القنصل الفرنسي آخر القناصل الذين استقروا في طنجة، ولقد رحل من الرباط إلى طنجة في نهاية 1795.

مكان آخر. وبعد نهاية النزاعات البحرية وعودة حرية عبور المضيق، استرجع موقع المدينة كل أهميته. وآقترن تزايد حاجيات المدينة بتزايد الوسائل، وهكذا أسس خط بحري ربط بين طنجة وجبل طارق بواسطة فلك رقاقيص، وتم بذلك تحويل تلك العلاقات الممتازة التي ربطت جبل طارق بتطوان الى جارة هذه الأخيرة ومنافستها[76].

ومع ذلك، ظلت تطوان تحتفظ بمركزها الهام في هذه الفترة التي شهدت نهضة بطيئة للتجارة المتوسطية والمغربية. فمن بين الموانىء الأربعة المفتوحة للتجارة، وهي الصويرة والرباط وطنجة وتطوان، آحتلت هذه الأخيرة المرتبة الثانية بالنظر إلى حركة السفن وحركة البضائع، وذلك إلى غاية الثلاثينات من القرن الماضي. واستقبلت تطوان في الفترة مابين 1816 و 1829، 20% من السفن الداخلة إلى المغرب، واستوردت وصدرت 25% من مجموع البضائع التي دخلت إلى المغرب أو خرجت منه.

وأقام القناصل الأوربيون بالمدينة من جديد مابين 1815 و 1817[77]، ولاحظ مُمثل فرنسا سنة 1819 : «... بما أن التجار يترددون على هذه الناحية أكثر من الموانىء الأخرى، فإن إمكانية الاغاثة فيها تتوفر أكثر...»[78] ؛ ويزيد قنصل طنجة قائلا : «إنه [ميناء تطوان] مع الرباط، الميناء الذي تتردد عليه السفن أكثر في المغرب...»[79]. وفي الواقع، تم التحول في العقد الواقع مابين 1825 و 1835.

لم يكن نهوض المدينة بالشيء الهين بعد الصراع القوي الذي جابهت خلاله

---

(76) انظر :

J.-L. MIEGE, L'activité maritime à Tanger op. cit., p. 73 sq.

(77) كانت القنصليات ونيابة القنصليات والموظفين القنصليين تابعين لطنجة.

(78) ورد هذا التقرير ناقصا في :

Les Annales marocaines et coloniales, 1820, II, p. 860

هذه الحوليات التي تزودنا بتفاصيل هامة حول الخريطة، انظر : إرشادات للملاحين الذين قد يضطرون للرسو في شواطىء بلاد البربر (la Barbarie)، امبراطورية المغرب، لتناول المبردات أو للاتجار ؛ أو لأولئك الذين قد ترمي بهم الأنواء على هذا الشاطىء.

(79) AEP Maroc cons 26 Tanger 13 – 1 – 1819

السلطان عسكريا في 1821 — 1822[80]. وبالرغم من أن القرصنة أضحت ثانوية جدا بالنسبة لتطوان، فإنها عانت من زوالها. وبدأت المدينة تعاني خاصة من منافسة الموانىء الجديدة المفتوحة في وجه التجارة كالجديدة في 1825 والدار البيضاء في 1833، وخصوصاً العرائش التي استرجعت أهميتها في الثلاثينيات من القرن الماضي.

وإذا كانت وظيفة الميناء قد ظلت قوية جهوياً، فإن وظيفته الدولية والوطنية بدأت تضعف ؛ ويتجلى ذلك من خلال آنكماش المجال البحري والبري الذي شمله نشاط الميناء. وآختفت موانىء الغرب المتوسطي من البيانات الاحصائية، وآستجلب جبل طارق جوهر حركة ميناء تطوان التجارية[81]، بينما كانت تجارة القوافل البحرية تحتضر. ولأسباب صحية، بدأت عمليات إبحار الحجاج بعد 1819 تتم آنطلاقا من طنجة[82]. أما التجارة العابرة للصحراء، فإنها تحولت بصفة نهائية إلى مرفأ الصويرة[83].

وكانت تطوان أيضاً ضحية للتحول الذي عرفته ظروف الملاحة. وهكذا عوضت تلك السفن المتوسطية الملائمة لشواطئها بسفن البريك (bricks) أو بسفن البريغانتان (brigantins) وآرتفعت الحمولات، وفُضلت الموانىء الجونية على موانىء المصابّ. وبينما كان معدل سعة السفن التي تتاجر مع المغرب في القرن

---

(80) عن هذه الثورة وردت تفاصيل هامة في جولي (Joly)، المرجع المذكور، وأعطي عن هذا الحدث وصف أكثر دقة انطلاقا من معلومات بندلاك (Bendelac) الغير مطبوعة، انظر :

J.-L. MIEGE, **Chronique de Tanger** (1820 – 1830). **Le journal de Bendelac,** à paraître aux éd. Laporte, Rabat ;

والتقارير القنصلية : AEP Maroc 28, وخاصة طنجة 16 — 5 — 1822 ؛ PRU State Papers 76/2 ; ASG Camora Com. C 14 ; وانظر أيضاً كتاب الاستقصاء، الجزء الرابع، ص 160 والتي بعدها.

(81) إن لم يكن معظمه، انظر الملحقين 7 و 8.

(82) مايقوله حول هذا الموضوع GRABERG DE HEMSOE, **Specchio,** p. 162 ينطبق على سنوات 1817 — 1823.

(83) انظر :

J.-L. MIEGE, Es-Saouira entre désert et océan, communication au colloque **Histoire d'Es-Saouira,** octobre 1990, in : **Maroc – Europe,** n° 5, Rabat 1993.

XVIII يتراوح مابين ثمانين وتسعين طنة، كان معدل سعة سفن ميناء تطوان آنذاك تحت المعدل المذكور، إذ كان معدل سفنها أربعاً وأربعين طنة. وخلال السنوات التي تمثل آستعادة نشاط التجارة (1825 ــ 1835)، كان معدل السعة في الموانىء المغربية يتراوح مابين مائة واثني عشر ومائة وخمس عشر طنة، بينما انخفض هذا المعدل في تطوان الى أربع وعشرين طنة(84). وكانت السفن الصغرى هي التي تربط بين جبل طارق وتطوان التي تقلص مجال نشاطها.

وبقي نشاط المدينة الصناعي على حاله مهماً، إذ عمل في هذه «الصناعة» أربعة آلاف عامل، وهو عدد هائل بالنسبة لمدينة بلغ عدد سكانها آنذاك مابين خمس وعشرين ألفاً وثلاثين ألف نسمة(85). يضاف إلى ذلك آنتعاش قصير وظرفي مرتبط بالدور الذي لعبته تطوان كموضع تموين للأمير عبد القادر(86). لقد كان هذا الأخير يتزود بالأسلحة والذخيرة والموادالمصنوعة الضرورية في جبل طارق حيث كان له أعوان(87). وكانت هذه السلع تمر عبر تطوان وبصفة عامة عبر فاس بعد ذلك حيث تمر بفندق النجارين(88).

ويمثل العقد الممتد مابين 1835 و 1846 آخر عصر زاه عرفته الملاحة قبل انحطاطها المحتوم. ولازال يدخل إلى الميناء آنذاك مابين خمس وثلاثين وخمس وستين سفينة سنوياً (انظر الملحق رقم 11).

---

(84) بل وأقل : 22,3 طنة في 1830، انظر الملحق رقم 9.

(85) مشكل تقدير عدد السكان ــ مهم في حد ذاته ومهم أيضاً كمؤشر اقتصادي ــ لايمكن أن يثار هنا. والعدد المذكور هو المقبول عامة، وربعه تقريبا يشمل اليهود.

(86) التجأ عدد من الجزائريين إلى تطوان غداة الاستيلاء على الجزائر العاصمة، ADN A 135 Tanger 11 – 10 – 1830.

(87) نسخ هذه السجلات سُلمت لي من طرف أخلاف الأمناء. وكنت قد شرعت في دراستها بتعاون مع رئيس جامعة محمد الخامس سابقاً، المرحوم محمد الفاسي.

(88) عن هذه الحركة التجارية التي لم تخص بأية دراسة منهجية، نجد عدة معلومات في المحفوظات القنصلية، انظر خاصة :

ADN A 150 Gibraltar 26 – 12 – 1839, A 196 Tanger 9 – 11 – 1839 et 28 – 11 – 1839, ADN Naples Tanger 6 – 11 – 1840 ;

وانظر أيضا مقالات صحف : **le Sémaphore, Gibraltar chronicle, Journal de Toulon** الخ.

وتبرز دراسة الحمولات آستمرار مميزات أصلية قديمة في هذه التجارة، كزيادة الواردات على الصادرات، وحركات العملة التي آكتست أهمية لامثيل لها، وكذا حصة المادة الخام المرتبطة بالصناعة في المشتريات. وبالمقارنة مع «الميناءين الجديدين» : ميناء الجديدة وميناء الدار البيضاء خاصة، تبدو حركة ميناء تطوان التجارية نقيضة لنشاط هذين الميناءين اللذين لهما مستقبل.

وكانت الملاحة البخارية التي بدأت بآرتياد الشواطىء المغربية خلال سنوات 1845 — 1850، ليتعمم انتشارها مابين 1850 و 1865، قد ساهمت في نجاح المراسي. فبينما كانت السفن الشراعية تأوي إلى مصاب الأنهار حيث كانت في مأمن من الرياح والأمواج، نجد البواخر تنفر منها، فهي أقدر على التحكم في سيرها عندما تصير أحوال الطقس إلى الرداءة.

فنحن هنا ليس أمام تطور فحسب، بل أمام تحول حقيقي نتج عنه في مدة عقدين، ترتيب جديد للموانىء. فلقد نزلت تطوان من الرتبة الثانية إلى الرتبة الثالثة سنة 1840، وإلى الرتبة الرابعة سنة 1850، ثم إلى الرتبة الخامسة سنة 1860. وفي نهاية القرن XIX والقرن XX، ستحتل الرتبة الأخيرة.

لقد تحولت تجارة المغرب أكثر فأكثر في آتجاه المحيط الأطلسي، وأصبح شمال غرب المغرب عبارة عن أراض خاضعة في مبادلاتها إلى ميناءي العرائش وطنجة. وستدخل تطوان في هذه الفترة مرحلة تهميش وتأقلم أيضاً. وهكذا سيقيم تجارها في طنجة، وسيهاجر يهودها وسينسجون روابط جديدة مع جاليات أخرى، كما ستتنوع آستثمارات برجوازيتها(89).

وكانت أولى القنصليات الأوربية قد أسست في تطوان في النصف الثاني من القرن XVII. كل هذه القنصليات، باستثناء القنصلية الإسبانية، ستزول في منتصف القرن XIX، وستعوض بقائمين بالأعمال القنصلية، وهم من اليهود المغاربة(90).

---

(89) حول الاستثمارات الغير منقولة والعقارية، انظر :

J.-L. MIEGE, Un plan inédit de Tanger (1888 – 1893), in : Maroc – Europe, 1, 1991.

(90) قام بأعمال الوكالة القنصلية لفرنسا تباعاً، التجار المغاربة : أبو درهم ثم إسحاق بنشيمول وأخيرا سليمان بنسادو وأحمد أبو دربة، قبل أن تلغى سنة 1848.

وستبرز من حالة إلى أخرى وعلى مدى قرنين علامات تطور تشهد على تحول الوظيفة البحرية لمدينة تطوان[91]، إلا أنها ستحافظ مع ذلك على أصالتها التامة بالنسبة لباقي البلاد[92]، والتي تتجلى من خلال ملاحتها وحياتها الاجتماعية والسياسية ؛ وهي جميعها مرتبطة أشد الارتباط، كما هي مرتبطة بالتقلبات الكبرى للاقتصاد العالمي.

وبإعادة وضعها في الزمن الطويل والتاريخ الكلّي، تجد الفترات والدورات التي يبرزها التحليل المجموعاتي قيمتها الحقيقية، وتمكننا من إعادة تشكيل صورة لتطوان ثابتة ومتغيرة في الوقت نفسه.

---

(91) وستُعجّل الحرب مع إسبانيا (1859 ــ 1860) تطوراً كان قد بدأ.

(92) لقد كتب جولي (JOLY) سنة 1903 بحق : «... عاشت تطوان زمناً طويلاً حياتها الخاصة وهي ممتزجة بحياة باقي البلاد ولكن دون أن تفنى فيها...».
Archives Marocaines, vol. 2, p. 162

الملحق 1

السفن التي قدمت من تطوان إلى مرسيليا

السنة	العدد	نوع السفينة
1693	1	زورق
1694	1	طرطانة (tartane)
1695	1	زورق
1696	1	زورق
1697	5	زوارق
1698	6	زوارق
1699	2	زورقان
1700	3	زوارق
1701	4	زوارق
1702	2	زورق + طرطانة
1703	4	زوارق
1704	2	زورقان
1705	4	زوارق
1706	4	طرطانات
1708	4	بانك (pinques)
1711	4	بانك
1713	4	بانك + 3 زوارق
1714	1	زورق
1715	1	طرطانة
1716	1	بانك
1717	1	طرطانة
1718	1	بانك

السنة	العدد	نوع السفينة
1719	5	بانك
1720	5	3 بانك + طرطانتان
1721	1	بانك
1724	2	سفينة (vaisseau) + طرطانة
1725	1	بانك
1728	1	بانك
1731	1	بانك
1732	1	سفينة (vaisseau)
1742	1	بانك
1743	3	طرطانات
1744	2	طرطانتان
1746	2	بانك + طرطانة
1748	2	بانك
1749	2	طرطانتان
1750	2	سفينة (vaisseau) + طرطانة
1751	1	بانك
1784	1	طرطانة

المصدر : ABR 200 E

محفوظات محافظة لي بوش دي رون (les Bouches du Rhône) 200 E

الملحق 2

السفن التي دخلت الى مرسيليا قادمة من تطوان

السنوات	عدد السفن	المعدل السنوي
من 1693 إلى 1720	62	2,21
من 1721 إلى 1792	29	0,40
من 1793 إلى 1816	12	0,52
1816		
من 1826 إلى 1836	6	0,6

الملحق 3

السفن التي دخلت الى تطوان في القرن XVIII

أنواع السفن			
فُلك	وتمثل	%25	من المجموع
شبابيك	وتمثل	%30	من المجموع
زوارق	وتمثل	%21	من المجموع
بانك	وتمثل	%11,50	من المجموع
طرطانات	وتمثل	%8	من المجموع
بريك (bricks)			
وسفن (vaisseaux)	وتمثل	% 4,50	من المجموع

المصدر : محفوظات الغرفة التجارية بمرسيليا (CCM)

الملحق 4

عدد سفن القوافل المرسيلية التي أنهت أسفارها خارج فرنسا مابين 1666 و 1690

السنة	عدد السفن
1666	4
1667	7
1668	15
1669	51
1670	20
1673	10
1675	4
1684	29
1685	28
1686	34
1687	33
1688	20
1689	24
1690	25

المصدر : محفوظات الغرفة التجارية بمرسيليا (CCM)

الملحق 5

مقارنة معدل حمولات السفن التي دخلت إلى سلا وتطوان ما بين 1692 و 1716

سنوات	إلى سلا	إلى تطوان
1692 — 1696	75,4	36,6
1697 — 1701	55	39,2
1702 — 1706	65,3	37,8
1707 — 1711	58	45,5
1712 — 1716	64	45

المعدلين : من 55 إلى 75,4 طُنَّة إلى سلا
من 36 إلى 45,5 طُنَّة إلى تطوان.

الملحق 6

السفن التي دخلت إلى مرسيليا قادمة من تطوان

السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن	السنة	عدد السفن
1806	2	1816	0	1826	1
1807	2	1817	1	1827	0
1808	0	1818	3	1828	0
1809	1	1819	1	1829	1
1810	1	1820	0	1830	0
1811	3	1821	1	1831	0
1812	1	1822	1	1832	1
1813	3	1823	0	1833	0
1814	2	1824	0	1834	1
1815	1	1825	0	1835	2
المجموع	16		7		6

المصدر : محفوظات محافظة لي بوش دي رون (les Bouches du Rhône) (ABR E 200)

الملحق 7

الملاحة بين تطوان وجبل طارق : عدد السفن التي دخلت إلى جبل طارق قادمة من تطوان سنة 1823

الشهر	عدد السفن
يناير	2
فبراير	2
مارس	3
أبريل	2
ماي	2
يونيو	2
يوليوز	6
غشت	1
شتنبر	1
أكتوبر	1
نوفمبر	1
دجنبر	1
المجموع	25

22 منها جبل طارقية

2 منها برتغالية

1 منها انجليزية

أنواعها : ميستيك (misticks) : 18

شبابيك (chebecs) : 5

بومبارد (bombarde) : 1

بريغ (brig) : 1

المصدر : Gibraltar Chronicle and commercial Intelligence

الملحق 8

وصول السفن من تطوان إلى جبل طارق
سنة 1830

تاريخ الوصول	نوع السفينة	الحمولة	الطاقم	إسم السفينة	الجنسية
10 يناير	ميستيك	20	8	Dauphin	انجليزية
12 يناير	باطو	15	6	Vierge des Carmes	إسبانية
4 فبراير	زورق	30	8	Vierge des Carmes	برتغالية
16 فبراير	طرطانة	15	6	Zénobie	برتغالية
24 فبراير	ميستيك	20	8	Dauphin	انجليزية
28 فبراير	باطو	15	6	St Antoine	إسبانية
8 مارس	طرطانة	20	8	Zénobie	برتغالية
12 مارس	ميستيك	40	10	Notre Dame des Carmes	برتغالية
24 مارس	ميستيك	20	8	Dauphin	انجليزية
24 مارس	باطو	15	6	St Antoine	إسبانية
2 أبريل	زورق	36	8	Notre Dames des Carmes	برتغالية
10 أبريل	ميستيك	30	8	Dauphin	انجليزية
22 أبريل	طرطانة	20	8	Zénobie	برتغالية
29 أبريل	ميستيك	25	8	Ste Reine	انجليزية
2 ماي	ميستيك	20	8	Dauphin	انجليزية
10 ماي	ميستيك	20	8	Dauphin	انجليزية
20 ماي	زورق	30	8	Notre Dame des Carmes	انجليزية
4 يونيو	ميستيك	20	8	Dauphin	انجليزية
10 يونيو	زورق	30	8	Notre Dame des Carmes	انجليزية
20 يونيو	طرطانة	20	8	Zénobie	برتغالية
8 يوليوز	ميستيك	30	8	Laysa	انجليزية
15 يوليوز	ميستيك	20	8	Dauphin	انجليزية
26 يوليوز	ميستيك	30	8	Dauphin	انجليزية
17 غشت	ميستيك	20	8	Dauphin	انجليزية
21 غشت	ميستيك	30	8	La Fleur	برتغالية

الجنسية	اسم السفينة	الطاقم	الحمولة	نوع السفينة	تاريخ الوصول
انجليزية	Zénobie	8	20	طرطانة	28 غشت
انجليزية	Dauphin	8	20	ميستيك	16 شتنبر
انجليزية	Dauphin	8	20	ميستيك	18 شتنبر
برتغالية	Notre Dame des Carmes	8	30	زورق	18 شتنبر
برتغالية	Zénobie	8	20	طرطانه	10 أكتوبر
انجليزية	Dauphin	8	20	ميستيك	20 أكتوبر
برتغالية	Zénobie	8	20	طرطانة	15 نوفمبر
انجليزية	Dauphin(5)	8	20	ميستيك	15 نوفمبر
انجليزية	Dauphin	8	20	ميستيك	15 نوفمبر
برتغالية	Zénobie	8	20	طرطانة	15 نوفمبر
انجليزية(3)	Notre Dame des Carmes	8(2)	20(1)	زورق(4)	15 نوفمبر

المصدر : محفوظات نانط الديبلوماسية (ADN A 152) بيان مفصل لموظف قنصلية فرنسا.

(1) مجموع السفن 35 سفينة بلغت حمولتها 880 طنّة، أي بمعدل 22,7 طنة في الرحلة الواحدة، وهو أقل من معدل القرن الماضي، وأكثر من نصف معدل الحمولة بالنسبة لمجموع السفن التي دخلت إلى الموانىء المغربية.

(2) مجموع أفراد الطاقم 278. نسبة الحمولة / أفراد الطاقم : 2 و 3 طنّة للفرد الواحد، وهي نسبة ضعيفة جداً، إذ كان المعدل بالنسبة لهذه الحقبة من 7 إلى 11 طنّة، وذلك حسب نوع السفينة.

(3) توزيع الجنسيات :
إنجليز : 17
برتغاليون : 15
إسبان : 3

(4) توزيع السفن حسب أنواعها :
ميستيك : 18 أي 51,4%
طرطانات : 8 أي 22,8%
زوارق : 6 أي 17,1%
سفن (bataux) : 3 أي 8,5%
تفوق بيّن للمراكب المتوسطية الكلاسيكية وغياب الأنواع الجديدة نسبياً كالبريك (bricks) والبريغانطان (brigantins) التي تفرض نفسها في الموانىء الأخرى.

(5) دور المراكب المكّوكية التي تقوم برحلات منتظمة بين تطوان وجبل طارق. وهكذا قام مركب دوفان (Dauphin) لوحده بـ 14 رحلة، أي 40% من مجموع الرحلات.

الملحق 9

الحركة البحرية بتطوان : المراكب التي دخلت إلى تطوان مابين 1830 ـ 1835

السنة	انجليزية	برتغالية	اسبانية	فرنسية	إيطالية	المجموع	الحمولة (السّعة)	المعدل
1830	17	15	3	—	—	35	780	22,3
1831	12	4	2	—	—	18	499	27,7
1832	32	0	1	—	—	33	851	25,7
1833	11	11	1	1	—	[1]33	618	[2]25,7
1834	7	7	3	0	11	28	1358	44,3
1835	34	1	4	2	9	[3]55	3269	57,6

(1) المراكب الغير مذكورة : 9

(2) بالنسبة للمراكب 24 المذكورة.

(3) من بينها مركبين أمريكيين ومركبين نمساويين ومركب سويدي ـ نرويجي.

المصدر : تقارير قنصلية.

الملحق 10

تجارة تطوان خلال سنتي 1831 و 1832

1) الصادرات :

الفواكه الطرية والجافة	:	9858,75
الشمع الطبيعي والمصنوع	:	63141,75
زيت الزيتون	:	28518
الثيران	:	40020,25
المجموع		141527

2) الواردات :

		1831	1832
الصُّلب والحديد والقصدير	:	18753,50	156623,25
القهوة	:	4037,25	
القرمِزيّة	:	14437,50	31500
القطن والصوف	:	10006,50	22575
أقمشة من القطن	:	356766	1110207
التوابل والعقاقير	:	18018	25515
الحرير الخام	:	273026,25	301381,50
السكر	:	75747	229141,50
الشاي	:	19487	42685
أقمشة من الصوف	:	68205	273945
أقمشة من الكتان	:		39627
الورق	:	10000	
واردات متنوعة	:	6178,50	
المجموع	:	812673,25	812673,25

المصدر : الغرفة التجارية بمرسيليا.

الملحق 11

السفن التي دخلت إلى تطوان سنة 1835

55 سفينة بلغت حمولتها 3269 طنّة، قدمت من :

جبل طارق وانجلترا	38
فرنسا	11
الولايات المتحدة الأمريكية	3
إيطاليا	2

أعلامها :

انجلترا	34
إيطالية	10
إسبانية	4
فرنسية	2
أمريكية	2
برتغالية	1
سويدية	1
نمساوية	1

المصدر : المحفوظات الديبلوماسية بنانط (ADN A 152)

الملحق 12

قناصل فرنسا في تطوان
(1848 — 1651)

CHILLAN	شبيان	نائب القنصل بالنيابة عن PRAT	1651
CHILLAN fils	شبيان الابن	نائب القنصل بالنيابة عن PRAT	1660
DE LASTE	دولاسط	نائب القنصل بالنيابة عن PRAT	1667
SIMEON	سيميون	نائب القنصل بالنيابة عن PRAT	1681
BOYER	بوايّي	وكيل	1684-1682
AILHAUD	إلهو	نائب القنصل	1685-1684
ESTELLE	إيسطيل	قنصل	1701-1685
PAULARD	بولار	لم يلتحق بمنصبه	1702
MAILLET	مييّي	توفي قبل أن يلتحق بمنصبه	1703
DEVATRY	دوفاطري	قنصل	1705-1703
BOYER	بوايّي	قنصل	1707-1705
LA MAGDELEINE	لاماغدولين	قنصل. هرب إلى قادس	1711-1708
BONNAL	بونّال	قام بمهام القنصل	1722-1712
			فراغ المنصب
ABOUDARHAM	أبو درهم	قام بمهام القنصل	1816-1815
MANGE	مانج	نائب القنصل	1816
A. BENCHETTAL	أحمد بنشطال	موظف قنصلي	1838
I. BENCHIMOL	إسحاق بنشيمول	موظف قنصلي	1843
S. BENSADON	سليمان بنسادون	موظف قنصلي	1845
A. ABOUDERBA	أحمد أبودربة	موظف قنصلي	1848
			حذف المنصب

المصـــادر

ـــ المصادر الغير مطبوعة :

وهي مذكورة في المقدمة. أما الاختزالات المحتفظ بها ومجموعات الوثائق الأساسية فهي كالتالي :

المحفوظات الفرنسية :

— المحفوظات الوطنية بباريز (ANP)

ف 12 التجارة والصناعة (F 12)

ب 3 الشؤون الخارجية (B 3)

ب 7 البحرية (B 7)

— محفوظات البحرية بفانسين (Vincennes) (AMV)

ب التجارة

— محفوظات وزارة التجارة الخارجية بباريز (AEP)

المذكرات والوثائق، المغرب (T 2)

المراسلة السياسية، المغرب (T 1)

المراسلة القنصلية والتجارية، المغرب (T 1)

— محفوظات محافظة لي بوش دي رون (les Bouches du Rhône) (ABR)

مرسيليا

200 E الصحة

ب إمارة البحر

— محفوظات الغرفة التجارية بمرسيليا

B المراسلة

E القرصنة

H المنتوجات

I الإحصائيات

J حقوق القنصليات

L مكتب الصحة 1693 — 1792

LIX مجموعة رو Fonds Roux

— المحفوظات الديبلوماسية بنانط (Nantes) (ADN)

مجموعة المغرب (المفوضية القديمة لفرنسا في طنجة)

المحفوظات الأوربية :

— إيطاليا

محفوظات الدولة في جنوة (ASG)

محفوظات الدولة في ليفورن (ASL)

محفوظات الدولة في نابولي (ASN)

ــ البلاد الواطئة

المحفوظات الوطنية في لاهاي (ANL)

ــ المملكة المتحدة

Public Record Office Londres (PRP) Barbary States

ــ السويد

المحفوظات الوطنية بسطوكولم (ANS)

Moroccan Strodda handlinger

ــ إسبانيا

المحفوظات الوطنية بمدريد وألكالادي هيناريس (AHN)

ــ البرتغال

محفوظات لشبونة (AML)

Camara municipal ; Marco dos navos

ــ المصادر المطبوعة :

المغرب

الوثائق، مجموعات وثائقية دورية تصدرها مديرية الوثائق الملكية، المجموعة الأولى : 1976

داود (محمد)، تاريخ تطوان، الجزء الخامس، الرباط 1965 والجزء السابع، الرباط 1990.

أوروبا

DE CASTRIES (H.), **Sources Inédites de l'Histoire du Maroc,** Paris, 1906, sq., continué par H. de Cossi Brissac, puis Ch. de la Veronne.

GRILLON (P.), **La correspondance du consul Louis Chénier,** 1767 – 1780, Paris, 2 vols., 1970.

MEUNIER (D.), **Le consulat anglais à Tétouan sous Anthony Hatfield** (1717 – 1728) ; étude et édition des textes, Tunis, 1981.

NANNINGA (J.-G.), **Bronnen Tot de geschiedenis van dem Levantschen Handel, vol 1, 1765 – 1811 ; vol. 2 1813 – 1826, Sa gravenhage, 1964.**

ــ البيبليوغرافيا :

الكتب المستغلة مذكورة في الحواشي.

مجال اشعاع تطوان
في بداية القرن XVIII